

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

1<sup>ère</sup> ENQUETE



Enquête publique unique du lundi 5 mai 2014 au jeudi 5 juin 2014 inclus  
**3<sup>ème</sup> PARTIE : Evaluation du projet d'autoroute  
ferroviaire Atlantique soumis à enquête publique**

**JP. CHAULET : PRESIDENT**

**A. LE MORVAN : MEMBRE**

**D. VASSEUR : MEMBRE**

**M. BADAIRE : MEMBRE**

**P. DOLLE : MEMBRE**

**H. REDONDO : MEMBRE**

**P.J. LISSALDE : MEMBRE**

**SEPTEMBRE 2014**



# SOMMAIRE

<b>3</b>	<b>EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE</b>	<b>7</b>
3.1.	LES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS RECUEILLIS	8
	<i>Tableau des observations et courriers recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête et sur le site de Tarnos</i>	9
	3.1.1. <i>Sur la ligne RFF</i>	9
	3.1.1. <i>Sur le site de Tarnos</i>	9
	3.1.3. <i>Tableau récapitulatif des observations, courriers et courriels recueillis au cours de l'enquête</i>	10
	3.1.4. <i>Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes des observations, courriers et courriels recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête de la ligne RFF</i>	10
	3.1.5. <i>Examen détaillé des observations écrites, courriers et courriels recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête</i>	11
3.2.	LES THEMES ELABORES	12
	<b>3.2.1. Les thèmes concernant la ligne RFF</b>	<b>15</b>
	<b>3.2.1.1. Thème 1 : Nuisances sonores et vibratoires. Pollution et santé</b>	<b>16</b>
	3.2.1.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :	16
	3.2.1.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :	22
	3.2.1.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête	31
	3.2.1.1.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	33
	3.2.1.1.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	39
	<b>3.2.1.2. Thème 2 : le transport de matières dangereuses</b>	<b>44</b>
	3.2.1.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :	44
	3.2.1.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	47
	3.2.1.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :	48
	3.2.1.2.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	48
	3.2.1.2.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	52
	<b>3.2.1.3. Thème 3 : les dépréciations immobilières</b>	<b>53</b>
	3.2.1.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :	53
	3.2.1.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	59
	3.2.1.3.3. Avis des maîtres d'ouvrage :	59
	3.2.1.3.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	61
	<b>3.2.1.4. Thème 4 : le tracé, variantes et suggestions</b>	<b>63</b>
	3.2.1.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :	63
	3.2.1.4.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	67
	3.2.1.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :	69
	3.2.1.4.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	69
	3.2.1.4.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	76
	<b>3.2.1.5. Thème 5 : concertation et qualité du dossier</b>	<b>79</b>
	3.2.1.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :	79
	3.2.1.5.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	83
	3.2.1.5.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :	85
	3.2.1.5.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	85
	3.2.1.5.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	87
	<b>3.2.1.6. Thème 6 : divers</b>	<b>89</b>
	3.2.1.6.1. Sous-thème 1 : Economie et rentabilité de l'autoroute ferroviaire atlantique – le système Modalohr	89
	3.2.1.6.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :	89
	3.2.1.6.1.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	90
	3.2.1.6.1.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	96
	3.2.1.6.1.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	99
	3.2.1.6.2. Sous-thème 2 : Les fermetures de passages à niveaux – Sécurité et ralentissement en termes de circulation routière	100
	3.2.1.6.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :	100
	3.2.1.6.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	102
	3.2.1.6.2.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	103
	3.2.1.6.2.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	103
	3.2.1.6.3. Sous-thème 3 : La création ultérieure éventuelle de plateformes intermédiaires	105
	3.2.1.6.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :	105
	3.2.1.6.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	106

3.2.1.6.3.3.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	106
3.2.1.6.3.4.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	107
3.2.1.6.4.	Sous-thème 4 : Le gaspillage d'énergie – Traction électrique et traction diesel	108
3.2.1.6.4.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :	108
3.2.1.6.4.2.	Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	109
3.2.1.6.4.3.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	109
3.2.1.6.4.4.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	109
3.2.1.6.5.	Sous-thème 5 : Economie et rentabilité de l'autoroute ferroviaire atlantique – le système Modalohr	110
3.2.1.6.5.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :	110
3.2.1.6.5.2.	Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	111
3.2.1.6.5.3.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	112
3.2.1.6.5.4.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	115
3.2.1.6.6.	Sous-thème 6 : L'impact environnemental du projet notamment sur la faune et la flore – Les craintes de perturbations du trafic voyageur dues au projet AFA	116
3.2.1.6.6.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :	116
3.2.1.6.6.2.	Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :	118
3.2.1.6.6.3.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	119
3.2.1.6.6.4.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	120
<b>3.2.2.</b>	<b>Les thèmes concernant la plateforme de transbordement de Tarnos</b>	<b>121</b>
<b>3.2.2.1.</b>	<b>Thème 1 : Le choix du site de Tarnos – critères – avantages et inconvénients par rapport à d'autres sites possibles</b>	<b>122</b>
3.2.2.1.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :	122
3.2.2.1.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :	123
3.2.2.1.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	125
3.2.2.1.4.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	126
3.2.2.1.5.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	135
<b>3.2.2.2.</b>	<b>Thème 2 : Les nuisances générées par l'augmentation du trafic routier sur les accès au terminal de transbordement de Tarnos</b>	<b>137</b>
3.2.2.2.1.	Sous-thème 1 : Sur la RD 85 (itinéraire de contournement)	137
3.2.2.2.1.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :	137
3.2.2.2.1.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :	138
3.2.2.2.1.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	139
3.2.2.2.1.4.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	140
3.2.2.2.1.5.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	149
3.2.2.2.2.	Sous-thème 2 : Sur la RD 85 F (avenue du 1 <sup>er</sup> mai)	152
3.2.2.2.2.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :	152
3.2.2.2.2.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :	153
3.2.2.2.2.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	154
3.2.2.2.2.4.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	155
3.2.2.2.2.5.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	160
<b>3.2.2.3.</b>	<b>Thème 3 : Les nuisances liées au fonctionnement de la future plateforme de Tarnos</b>	<b>162</b>
3.2.2.3.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :	162
3.2.2.3.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :	162
3.2.2.3.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	164
3.2.2.3.4.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	164
3.2.2.3.5.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	172
<b>3.2.2.4.</b>	<b>Thème 4 : Les conflits d'intérêts et/ou d'usages liés à la plateforme de Tarnos</b>	<b>176</b>
3.2.2.4.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :	176
3.2.2.4.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :	176
3.2.2.4.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	176
3.2.2.4.4.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	177
3.2.2.4.5.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	180
<b>3.2.2.5.</b>	<b>Thème 5 : La mise en compatibilité du PLU de Tarnos</b>	<b>182</b>
3.2.2.5.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :	182
3.2.2.5.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :	182
3.2.2.5.3.	Questions complémentaires de la commission d'enquête	185
3.2.2.5.4.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	186
3.2.2.5.5.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	186
<b>3.2.2.6.</b>	<b>Thème 6 : Le concept d'autoroute ferroviaire</b>	<b>188</b>
3.2.2.6.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :	188
3.2.2.6.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :	188
3.2.2.6.3.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :	190
3.2.2.6.4.	Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :	192





# Pièces jointes

**Les pièces jointes n'existant qu'en un seul exemplaire, elles sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête.**

- Pièce 1** : Décision N°E14000041/59 du 17 mars 2014 de Monsieur le président du Tribunal administratif de Lille désignant une commission d'enquête, en vue de procéder à une enquête ayant pour objet le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes) ;
- Pièce 2** : Arrêté préfectoral du 27 mars 2014 d'ouverture de l'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. ;
- Pièce 3** : Les 15 pièces du dossier d'enquête « Déclarations de projet » et « Mise en compatibilité du PLU de Tarnos » ;
- Pièce 4** : Exemplaire de l'affiche au format A2 sur fond jaune annonçant l'enquête mise en place sur l'itinéraire et autour des plateformes de transbordement de Dourges et de Tarnos :
- Pièce 5** : Recueil des parutions dans les journaux nationaux
- Pièce 6** : Recueil des parutions dans les journaux locaux ;
- Pièce 7** : Recueil des articles de presse et supports divers évoquant l'enquête publique sur l'autoroute ferroviaire Atlantique ;
- Pièce 8** : Recueil du double des certificats d'affichage adressés à la commission d'enquête ;
- Pièce 9-1** : Volumes rassemblant l'ensemble des photographies prises et des constats d'huissier effectués le long de la voie ferrée, lors de la mise en place des affiches et des contrôles constatant leur maintien tout au long de l'enquête ;
- Pièce 9-2** : Volumes rassemblant l'ensemble des photographies prises et des constats d'huissier effectués autour des deux terminaux de transbordement, lors de la mise en place des affiches et des contrôles constatant leur maintien tout au long de l'enquête ;
- Pièce 10** : Powerpoint établi par le président pressenti de la commission d'enquête ayant servi de base à la rencontre du 26 novembre 2013 ;

- Pièce 11** : Powerpoint de présentation générale du projet à la commission d'enquête effectué au siège de RFF par M. Martinot-Lagarde de VITA Atlantique le 1<sup>er</sup> avril 2014 ;
- Pièce 12** : Powerpoint de présentation de la commune de Tarnos, par son maire le 8 avril 2014, retraçant l'historique de la commune et résumant les raisons de son opposition au projet d'installation d'une plateforme de transbordement sur le site de la SETRADA ;
- Pièce 13** : Plaquette de présentation du site de Dourges remise par le Directeur Général de LDCT ;
- Pièce 14** : Lettre du maire de Tarnos en date du 15 avril 2014, adressée au préfet des Landes et demandant l'organisation d'une réunion publique d'information et d'échange à Tarnos
- Pièce 15** : Réponse favorable à l'organisation d'une réunion publique d'information et d'échange adressée par le président de la commission d'enquête au maire de Tarnos le 19 mai 2014 ;
- Pièce 16** : Lettre du 20 mai 2014 de M. LISSALDE, commissaire enquêteur responsable du secteur 1 de l'enquête, comprenant le site de Tarnos adressée au maire de Tarnos et décrivant les modalités de déroulement de la réunion publique d'information et d'échange ainsi que les moyens nécessaires à son organisation ;
- Pièce 17** : Compte rendu de la réunion publique d'information et d'échange organisée à Tarnos le 2 juin 2014 ;
- Pièce 18** : Lettre de remerciement du maire de Tarnos en date du 4 juin 2014, adressée au président de la commission d'enquête ;
- Pièce 19** : Ensemble des registres recueillis dans les 20 préfectures et les 48 communes lieux de permanence à l'issue de l'enquête ;
- Pièce 20** : Ensemble des 55 courriers envoyés au président de la commission d'enquête au cours de l'enquête ;
- Pièce 21** : Ensemble des 303 courriels recueillis au cours de l'enquête sur le registre électronique mis en place par la préfecture du Pas-de-Calais ;
- Pièce 22** : Procès verbal de synthèse remis le 19 juin 2014, au siège de RFF, aux représentants des maîtres d'ouvrage ;
- Pièce 23** : Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage adressé le 4 juillet 2014 au président de la commission d'enquête ;
- Pièce 24** : Lettre du président de la commission d'enquête, en date du 1<sup>er</sup> juillet 2014, adressé au préfet du Pas de Calais, autorité organisatrice de l'enquête, demandant un report du délai de remise du rapport d'enquête ;
- Pièce 25** : Réponse du préfet du Pas-de-Calais, en date du 25 juillet 2014, accordant un délai de remise du rapport d'enquête.





# ANNEXES

Une annexe unique, **qui fait partie intégrante du rapport** regroupe la synthèse de l'ensemble des observations, courriers et courriels recueillis au cours de cette enquête est jointe à ce rapport.

Ces observations, courriers et courriels mentionnent le ou les thèmes auxquels ils font référence.





**EVALUATION DU PROJET  
SOU MIS A ENQUÊTE PUBLIQUE**

**31**

**LES OBSERVATIONS  
COURRIERS ET COURRIELS  
RECUEILLIS**



Sont récapitulés ci-après l'ensemble des observations, courriers et courriels recueillis au cours de l'enquête publique unique relative au projet d'autoroute ferroviaire Atlantique.

Un premier ensemble est constitué des 7 secteurs d'enquête concernant la ligne RFF allant de Tarnos à Dourges.

Un second ensemble est constitué par le site de Tarnos qui a fait l'objet d'un recueil des observations, courriers et courriels particulier et d'un traitement spécifique.

### Tableau des observations et courriers recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête et sur le site de Tarnos

#### 3.1.1. Sur la ligne RFF

SECTEUR	OBSERVATIONS	COURRIERS	COURRIELS	TOTAL
Total Secteur 1	18	1	0	19
Total Secteur 2	144	0	23	167
Total Secteur 3	88	43	81	212
Total Secteur 4	31	1	16	48
Total Secteur 5	166	8	77	251
Total Secteur 6	7	3	23	33
Total secteur 7	8	0	1	9
Total ensemble Ligne RFF	462	56	221	739

#### 3.1.1. Sur le site de Tarnos

SITE DE TARNOS	OBSERVATIONS	COURRIERS	COURRIELS	TOTAL
Total Site	67	1	79	147

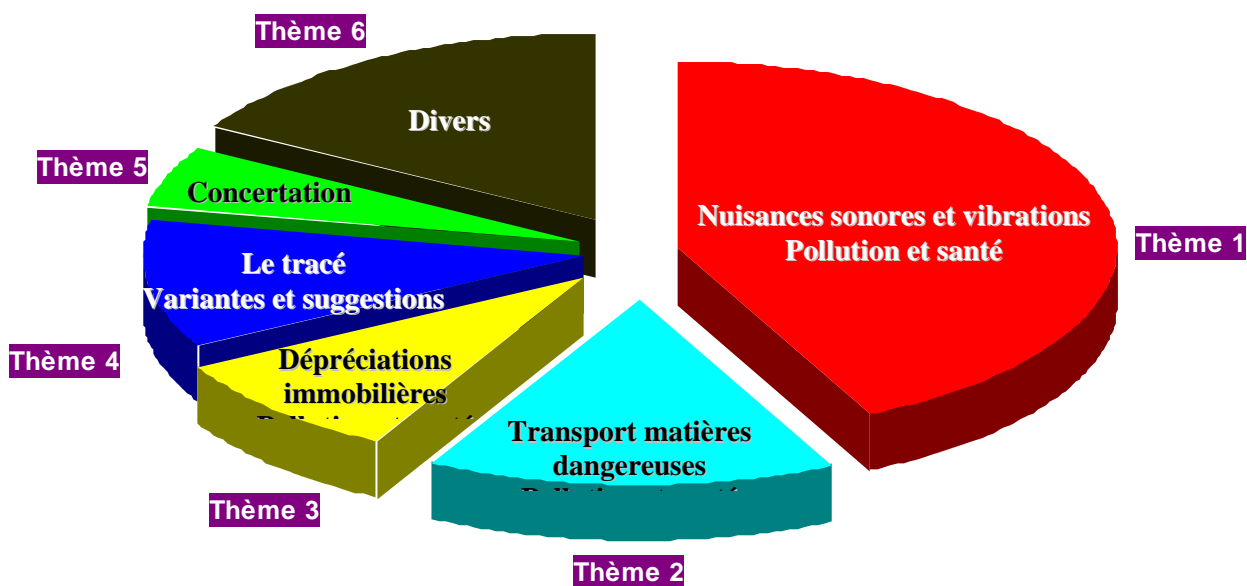
### 3.1.3. Tableau récapitulatif des observations, courriers et courriels recueillis au cours de l'enquête

DESIGNATION	OBSERVATIONS	COURRIERS	COURRIELS	TOTAL
LIGNE RFF	462	56	221	739
SITE DE TARNOS	67	1	79	147
TOTAL ENQUETE AFA	529	57	300	886

### 3.1.4. Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes des observations, courriers et courriels recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête de la ligne RFF

THEMES→	1	2	3	4	5	6	AVIS		
← Observations, courriers et/ou courriels	Nuisances sonores et vibrations Pollution et santé	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concentration et qualité dossier	Divers : autres problématiques	FAVORABLE	DEFAVORABLE	NON EXPRIME
Total Secteur 1	14	3	2	1	0	11	2	11	6
Total Secteur 2	193	40	13	40	12	23	1	65	91
Total secteur 3	217	49	78	27	22	111	12	84	106
Total Secteur 4	33	0	2	4	2	23	26	5	16
Total secteur 5	157	120	41	89	29	51	17	187	32
Total secteur 6	23	15	2	6	7	27	9	17	10
Total secteur 7	6	1	0	0	6	6	0	1	10
Total Ligne RFF	643	228	138	167	78	252	67	370	271

Les thèmes 1 (Nuisances sonores et vibrations) et 4 (Pollution et santé) du tableau de dépouillement joint en annexe ont été regroupés en un seul thème 1



### 3.1.5. Examen détaillé des observations écrites, courriers et courriels recueillis dans l'ensemble des secteurs d'enquête

Le dépouillement des observations, courriers et courriels recueillis au cours de l'enquête a abouti à l'élaboration de 12 thèmes (traités au paragraphe 32 suivant).

L'ensemble des observations écrites, courriers et courriels résumés dans l'annexe a été remis, avec les 12 thèmes élaborés par la commission d'enquête aux deux maîtres d'ouvrage (RFF et VIIA) en présence d'un représentant du Ministère de l'écologie et du Développement Durable le 19 juin 2014 pour recueillir leurs avis et commentaires (Cf. procès-verbal au paragraphe 2.13 de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> partie du présent rapport faisant l'objet de la pièce 22).

Les maîtres d'ouvrage ont fait part de leurs avis et commentaires dans un mémoire en réponse transmis à la commission d'enquête le 4 juillet 2014 (Cf. paragraphe 2.14 de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> partie du présent rapport faisant l'objet de la pièce 23).

Ces avis et commentaires ont été intégrés sous chacun des thèmes traités dans le paragraphe 32 suivant et comportent à la suite l'appréciation de la commission d'enquête.





**LES THEMES ELABORES**

## Elaboration des thèmes à partir des courriers et des observations

Les observations, courriers et courriels recueillis au cours de cette enquête, ont été dépouillés par tableaux en fonction des occurrences constatées (Cf. **Annexe** jointe séparément à ce rapport).

A partir de ce travail d'analyse et de dépouillement et compte tenu des résultats d'occurrences constatées, la commission d'enquête a élaboré **12** thèmes qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et des questionnements de la commission d'enquête.

Ces thèmes ont tous été élaborés selon le même plan, à savoir :

- ▶ Analyse et synthèse des observations, courriers et courriels recueillis sur le thème au cours de l'enquête,
- ▶ Synthèse des documents figurant dans le dossier mis à l'enquête traitant du thème,
- ▶ Eventuellement, questions complémentaires de la commission d'enquête,
- ▶ Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage,
- ▶ Commentaires et appréciations de la commission d'enquête.

Les 12 thèmes retenus sont les suivants :

### A – Thèmes concernant la ligne RFF

Thèmes	Libellé du thème
Thème 1	<b>Nuisances sonores et vibratoires. Pollution et santé</b>
Thème 2	<b>Le transport des matières dangereuses</b>
Thème 3	<b>Les dépréciations immobilières</b>
Thème 4	<b>Le tracé : variantes et suggestions</b>
Thème 5	<b>La concertation préalable et la qualité des dossiers</b>
Thème 6	<b>Divers : autres problématiques concernant la ligne RFF</b>

**B – Thèmes concernant la plateforme de transbordement de Tarnos**

Thèmes	Libellé du thème
Thème 1	<b>Le choix du site de Tarnos</b>
Thème 2	<b>Les nuisances générées par l'augmentation du trafic routier sur les accès au terminal de transbordement.</b>
Thème 3	<b>Les nuisances liées au fonctionnement de la future plateforme</b>
Thème 4	<b>Les conflits d'intérêts</b>
Thème 5	<b>La mise en compatibilité du PLU de TARNOS</b>
Thème 6	<b>Divers : le concept d'autoroute ferroviaire</b>

Comme indiqué ci-dessus, une fois élaborés, ces thèmes ont été remis lors d'un entretien de près de 2 heures aux deux maîtres d'ouvrage (RFF et VIIA) pour recueillir leurs avis et commentaires.

Ceux-ci ont fait part de leurs avis et commentaires dans un mémoire en réponse qui a été remis à la commission d'enquête le vendredi 4 juillet 2014.

Dans ce mémoire les maîtres d'ouvrage répondent de façon souvent détaillée à chacun des thèmes abordés (leur avis est reproduit sous chacun des thèmes ci-après).



### **3.2.1. Les thèmes concernant la ligne RFF**

**Thème 1 Nuisances sonores et vibratoires. Pollution et santé**

**Thème 2 Le transport des matières dangereuses**

**Thème 3 Les dépréciations immobilières**

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

**Thème 5 La concertation préalable et la qualité des dossiers**

**Thème 6 Divers : autres problématiques concernant la ligne RFF**

### 3.2.1.1. Thème 1 : Nuisances sonores et vibratoires. Pollution et santé

3.2.1.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :

Sur 708 observations, les nuisances sonores et vibrations ressenties par les riverains ont fait l'objet de 484 occurrences (hors pétitions), la pollution et la santé 159 sur un total de 1506 occurrences déposées, respectivement 32% et 11%, soit un total de 43%.

Les nuisances sonores et vibrations ressenties par les riverains sont exprimées surtout dans les secteurs 2 (28% du total), 3 (33%) et 5 (26%) ce qui représente 87% du total des occurrences relatives à cet item.

La pollution et la santé s'expriment également surtout dans les secteurs 2 (37% du total), 3 (35%) et 5 (19%) ce qui représente 91% du total des occurrences de cet item.

On peut remarquer que 68% des déposants se sont exprimés sur les nuisances sonores et vibrations ressenties par les riverains et 22% sur la pollution et la santé dans une fourchette de 45% à 85% (secteur 2) pour les nuisances sonores et vibrations ressenties par les riverains et de 3% à 37% (secteur 2) pour la pollution et la santé. Le tableau ci-dessous donne la répartition en pourcentage par secteur. Le poids relatif des observations déposées de chaque secteur est précisé en colonne de gauche.

% du nombre de déposants	Nuisances et vibrations	Pollution et santé
Secteur 1 : 3%	47%	26%
Secteur 2 : 22%	85%	38%
Secteur 3 : 29%	78%	28%
Secteur 4 : 7%	57%	13%
Secteur 5 : 33%	54%	13%
Secteur 6 : 5%	61%	3%
Secteur 7 : 1%	45%	9%
<b>SUR LA TOTALITE</b>	<b>68%</b>	<b>22%</b>

Les observations relatives à ce thème sont localisées essentiellement, pour plus de 56%, dans les communes de Saintes Eulalie (146), Drancy (86) et Fors (52) et dans une moindre mesure dans les communes, de Cestas (27), Saint Germain de Lusignan (23), Châtellerauld (18) et enfin de Saint Maixent l'Ecole (18), soit 7 communes, les trois premières à elles seules représentant 25%.

**Les observations déposées proviennent soit de riverains (parfois sous forme de pétitions), d'associations ou de collectivités (élus ou leurs représentants) :**

M AVRIL, 6 chemin de Ronde à Châtellerauld (86), (Obs 2 du registre de Châtellerauld), « regrette qu'aucune étude acoustique sérieuse n'ait été réalisée dans la traversée de la commune et demande la mise en place d'un mur antibruit. »

M PITHON, (Obs 6 du registre de Carbon Blanc), est « victime de nuisances sonores. Il exprime son inquiétude sur le passage de trains de grande longueur. Il regrette que l'étude acoustique n'ait pas été prolongée jusqu'à l'entrée nord de Bordeaux. »

Pétition des habitants du quartier de l'Estrême, 60 signatures contre le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, (Obs 23 du registre de Cestas) : « Subissent les



*nuisances sonores dues aux transports de marchandises », « Expriment leur vive inquiétude concernant le passage de trains de marchandises beaucoup plus grands et plus nombreux » et « Demandent que soient prises toutes les mesures techniques et financières pour que le passage de ces trains n'aggrave pas leur situation avec notamment la mise en œuvre d'un mur antibruit le long des habitations. »*

L'association des quartiers de la Varenne de Saint Benoit (86), (Obs 3 du registre de Poitiers), plus particulièrement les habitants des rues Jean Bart et impasse des Vergnes, proches de la voie ferrée, « demande une information et la mise en place de mesures pour limiter les nuisances sonores et les vibrations. »

Mme PREVOTEAU présidente de la CLCV de Sainte Eulalie et membre du collectif Enfouissement Voie Ferrée (EVE) remet une pétition comportant 350 signatures, (Obs 41 du registre de Carbon Blanc), « demande l'enfouissement de la voie ferrée afin de ne pas enclaver la commune et de préserver la vie des habitants (nuisances sonores et risques technologiques). »

Mouvement National de Lutte pour L'environnement (MNLE) du Loiret, (Obs 4 du registre de Fleury les Aubrais), « constate que les aménagements et constructions envisagés sont sur des surfaces antérieurement occupées. Les études ne relèvent pas d'atteinte à la flore ni à la faune et les habitations du voisinage existent mais à des distances qui ne relèvent pas de gêne vraiment dérangeante en ce qui concerne le bruit, qui reste en dessous du seuil légal. Sauf exception, il devra être fait des aménagements. Le MNLE est favorable à l'autoroute ferroviaire qui constitue un plus pour l'environnement. »

Mme REY GOREZ élue du quartier de Gazinet, (Obs 27 du registre de Cestas), « relaie les préoccupations des riverains concernés par le projet : accroissement du bruit et des vibrations, dévalorisation des biens immobiliers... ».

M DUCOUT, maire de la commune de Cestas au nom du conseil municipal, (Obs 28 du registre de Cestas), « considère que les convois vont apporter une augmentation très importante des nuisances sonores voire des vibrations.....Souligne les craintes exprimées par les administrés sur l'impact du projet sur leur qualité de vie et leurs biens...Demande la mise en place de protections phoniques avant tout démarrage concret de l'autoroute ferroviaire atlantique. »

M ABELIN, maire de Châtellerauld (86), (Obs 18 du registre de Châtellerauld), « demande que toutes les mesures de bruit soient menées et l'identification des secteurs plus vulnérables identifiés afin que les nuisances sonores restent admissibles grâce aux mesures d'isolation sonores et de protection phonique sur les bâtiments et les ouvrages. »

M BRICOUT, Maire de la commune de Caudry, conseiller général, (Obs 1 du registre de Caudry), « attire l'attention sur les nuisances sonores et les vibrations que pourrait générer le projet dans sa commune (rue des Charbonniers et rue des Fours à Chaux). »

Le conseil municipal de Fontaines d'Ozillac (17), (Mail 272 de Fontaines d'Ozillac), « n'est pas opposé au projet mais « émet des inquiétudes sur les nuisances sonores et les risques de détérioration du bâti compte tenu des vibrations. »

### **Concernant les nuisances sonores :**

**Les observations portent sur les nuisances sonores concernant les habitations, les activités commerciales mais également des établissements publics notamment scolaires (lycées, écoles primaires) implantés le long de la voie :**

M GAUDEFROY, Municipalité de Condren (Aisne) , (Obs 1 du registre de Condren :  
*«En raison de la proximité d'une école et d'une zone habitée, attire l'attention sur ...les nuisances sonores, suite à l'augmentation du trafic ferroviaire, jour et nuit... »*

M DEBAVELAERE, Maire adjoint délégué Chargé de l'Agriculture, ruralité et environnement de la commune de Vitry en Artois au nom du Conseil Municipal, (Obs 2 du registre de Vitry en Artois), soulève *« la problématique du bruit et des vibrations pour les riverains proches notamment rue Jeanne NICOD, école maternelle et rue de BREBIERE »*

M LARCHE, à Saint Germain de Lusignan (17), (Mail 163 de Saint Germain de Lusignan), attire l'attention *« sur les nuisances sonores, vibratoires, la protection de l'environnement, la chute du prix de l'immobilier la pollution la dangerosité les dangers supplémentaires pour la circulation routière, l'impact du projet sur les écoles, la cure thermale et les bases de loisirs. »*

Mme ROBERTS et M NEAVES, 8 rue des écoles à FORS (79), propriétaires du château « villa Ste Marie », (Obs 5 du registre de Niort), exerçant une activité de chambres d'hôtes *« expriment leurs inquiétudes sur les nuisances sonores et vibratoires induites par le projet et demandent l'isolation de leur maison ou la construction d'un mur antibruit au droit de leur propriété. »*

L'horlogerie MOINET, 5 rue Gauguin à Chaniers (17), (Obs 4 du registre de Saintes),  
*« attire l'attention sur les nuisances sonores et surtout vibratoires, préjudiciables à l'activité de l'entreprise. »*

Ets BOSCH de Drancy, (Obs 36 du registre de Drancy), sont *« très inquiets du projet car ils ont des bancs d'essai qui ne supportent pas les perturbations extérieures. Ont déjà des craintes avec la gare de triage. Menace de commencer une étude de transfert de leur activité sur une commune plus sure avec leurs 1000 collaborateurs. »*

**Certaines demandes sont relatives à l'insonorisation des locaux, l'isolation et la protection phonique, la prise de mesures techniques et financières (éventuellement au cas par cas), la création de murs antibruit, à des adaptations d'exploitation :**

M BOULET, (Obs 1 du registre de Cestas), s'interroge sur *« d'éventuelles expropriations de terrains. Il émet des inquiétudes relatives aux nuisances sonores et demande des mesures d'insonorisation de sa maison. »*

Pétition des habitants du quartier de l'Estrême, 60 signatures contre le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, (Obs 23 du registre de Cestas) : *« subissent les nuisances sonores dues aux transports de marchandises et expriment leur vive inquiétude concernant le passage de trains de marchandises beaucoup plus grands et plus nombreux, demandent que soient prises toutes les mesures techniques et financières pour que le passage de ces trains n'aggrave pas leur situation avec notamment la mise en œuvre d'un mur antibruit le long des habitations. »*

M PERNOT, (Obs 26 du registre de Cestas), déclare *« Le problème du bruit étant majeur, demande des mesures pour sa limitation et l'adaptation de la voie au trafic : rails longs, mur antibruit, limitation de la vitesse en zone urbaine. ... »*

Famille MCHELOT, (Obs 25 du registre de Cestas), exprime *« son inquiétude quant à la mise en place de l'autoroute ferroviaire atlantique : augmentation des nuisances sonores et vibrations, dépréciation de la maison et de la qualité de vie, risque de dangerosité des matières transportées. Ils soutiennent la valeur écologique du projet mais demandent un aménagement des abords de la voie ferrée. »*

Mme et M BROUILLAUD, (Obs 53 du registre de Cardon Blanc) : *« Le transport de*

*camions transportant des produits aux 4 coins de l'Europe par chemin de fer est sans doute nécessaire, mais pas au détriment des habitants en les privant de calme et de tranquillité. Le bruit engendré par le passage des trains de jour et de nuit fera subir un traumatisme profond et durable aux habitants. Il faut enfouir cette voie. La qualité de vie passe avant les considérations financières. »*

M LANNEAU, 1 place des Sablons à Poitiers, (Obs 1 du registre de Poitiers), demande « *pourquoi des études acoustiques n'ont pas été réalisées sur la traversée de la commune de Poitiers et les communes situées au Nord comme au Sud de cette ville. »*

Mme BANNIER, 18 rue de la Libération à Rouillé (86), (Obs 14 du registre de Saint Maixent de l'Ecole), « *s'inquiète des nuisances sonores supplémentaires et demande une indemnisation pour faire des travaux d'isolation. »*

Mme DUMORTIER, 14 rue de l'épine à Rouillé (86), (Obs 17 du registre de Saint Maixent de l'Ecole), « *souhaite être informée sur un éventuel doublement de la voie existante, et demande à bénéficier des protections phoniques prévues (double vitrage). »*

M et Mme EL JAMALI, 47 rue de Maurepas à Fors (79), (Obs 51 du registre de Fors), « *sont inquiets sur les nuisances sonores, les dommages occasionnées par les vibrations et la dépréciation de leur bien. Ils souhaitent obtenir des informations sur les indemnisations et travaux proposés. »*

**Certains déposants émettent des doutes quant à l'efficacité des solutions retenues et demandent l'application du principe de précaution, mettent en avant l'insuffisance des études ou préconisent d'autres solutions ou itinéraires alternatifs :**

M THOMAS, (Obs 4 du registre de Cestas), déclare « *Il faut envisager des travaux d'isolation phonique sans certitude d'efficacité. »*

M LANTRES Président de l'association locale « réaction TGV Jaunay-Clan », (Mail 270 de Jaunay-Clan), « *reprend les principaux sujets de préoccupation exposés pendant l'enquête publique (nuisances sonores et insuffisance de l'étude acoustique, problèmes vibratoires, répercussions sur l'environnement). L'association demande :*

- *Une étude acoustique complète sur la commune de Jaunay-Clan incluant un état initial avec relevé sur 10% des bâtiments,*
- *Une étude d'impact des vibrations et des mesures de protections appropriées,*
- *L'application du principe de précaution en matière de bruit et de vibrations. »*

Familles DROUARD et REGNIER 40, 42, 43 et 45 rue du Champ de Foire à Marigny (79), (Mail 235 de Marigny), s'interrogent sur « *les nuisances sonores et la mise en place de protections phoniques (triple vitrage, murs antibruit)»*

Mme et M PREVOTEAU, (Obs 84 du registre de Carbon Blanc), « *soutiennent la commune de Sainte Eulalie mais souhaitent que celle de Carbon Blanc ne soit pas oubliée... Pourquoi ne demande-t-on pas le prolongement du tunnel à la sortie Nord de Lormont jusqu'à Sainte Eulalie pour rejoindre l'enfouissement souhaité. »*

M DUBOURDEAUX, association DECIDEF, (Obs 26 du registre de Carbon Blanc), dénonce « *des arguments spécieux et une étude à la limite de la malhonnêteté. .... Il ne subsiste qu'une solution : l'enfouissement de la voie ferrée tout au long de la commune. »*

M LAFARGUE, (Obs 5 du registre de Carbon Blanc), constate « *que les petites communes sont laissées pour compte. La commune est coupée en deux et ses biens*

*seront dépréciés. Sa maison se fissure et il a du changer ses menuiseries. Un enfouissement et de nouvelles infrastructures sont indispensables. »*

M CHARBONNIER, (Obs 4 du registre de Blois), déclare « *ressent fortement les vibrations actuellement dans sa maison du XVII siècle. Pourquoi ne pas utiliser les lignes TGV ?* »

Mme LEVRAULT, domiciliée PN 15 à Rouillé (86) , (Obs 4 du registre de Poitiers), exprime « *ses inquiétudes sur les nuisances sonores, vibratoires et la dépréciation des biens immobiliers en demandant les mesures qui seront prises. Elle attire également l'attention sur le doublement de la voie ferrée entre Lusignan et Saint-Maixent prévu dans le contrat de Plan Etat-Région 2014-2020.* »

L'association « VIENNE NATURE », (Obs 7 du registre de Poitiers), précise « *Une nouvelle étude acoustique devra être réalisée avec un indicateur de type « Lamax » à la place de l'indicateur « Laeq ». »* et que « *Les effets des vibrations sur les maisons surplombant les voies dans la traversée de Châtellerault devront être étudiées avec soin.* »

M GUILLON, 26 Avenue de Blossac, à Saint-Maixent l'école (79), (Obs 12 du registre de Saint Maixent l'Ecole), propose « *que les décideurs choisissent directement le passage par Angoulême.* » et que « *constatant les critiques de l'autorité environnementale (absence d'études sérieuses sur les nuisances acoustiques et vibratoires), il souhaite que RFF prenne des initiatives à hauteur des nuisances (bruit, vibration) engendrées et « soit assez imaginatif pour prendre les bonnes mesures de lutte contre ces impacts négatifs ». »*

Le conseil municipal de Chaniers (17), (Obs 7 du registre de Saintes), souligne « *aucune étude de prédiction des vibrations et de leur impact, immeubles subissant des nuisances sonores non répertoriés, indemnités sous évaluées pour les travaux d'insonorisation.* »

M LALANDE, maire de Montendre (17), (Mail 286 de Montendre), précise « *que le tracé Poitiers-Angoulême apparait plus pertinent et adapté pour la création de l'AFA.* » et que, « *concernant le bruit, il apparait indispensable de prévoir des protections optimales pour les populations riveraines et demande, dans la traversée de la commune de Montendre et celle de Chardes, la construction d'un mur antibruit.* »

Mme CADIOU PERIBOIS de Blois (41), (Mail 67 de Montendre), déclare « *Si une telle mesure était adoptée, ne faudrait-il pas réglementer la vitesse de passage des trains en agglomération, ce qui réduirait considérablement les nuisances sonores occasionnées par un nombre plus important de passage? Idem, ne faut-il pas réglementer les heures de passage, afin que la nuit ces nuisances ne viennent pas perturber le sommeil des riverains ?* »

M. LACROIX, (Obs 7 du registre de Brétigny sur Orge), propose de « *créer un comité de suivi qui procéderait à l'isolation des bâtiments ou aiderait au déménagement des riverains.* »

M. GUERIN vice-président du Conseil Général du Val de Marne et Conseiller Régional d'Île de France, (Obs 2 du registre de Villeneuve le Roi), fait observer qu'il n'y a « *pas de protections phoniques et antivibratoires supplémentaires,* » que le projet « *devrait contourner l'agglomération urbaine évitant la zone dense et souhaite des précisions avant toute décision sur le tracé envisagé et sur les nuisances susceptibles d'être générées pour les riverains.* »

La motion de la ville de Drancy, (Obs 35 du registre de Drancy), contre le passage de l'autoroute ferroviaire atlantique en zone urbaine dense précise que « *le Conseil*



*Municipal s'oppose à l'augmentation des nuisances phoniques la nuit dans les villes de la Proche Couronne de Paris » et « demande à l'Etat de contraindre la SNCF à s'orienter vers l'indispensable contournement Est de l'Ile-de-France pour cette Autoroute Ferroviaire Atlantique. »*

M. FERRI, (Mail 68 du registre de Drancy), stipule que « *les enquêtes n'ont pas pris en compte le contournement de Drancy par l'est parisien beaucoup moins dense en population.* »

Mme CLAIN, (Obs 1 du registre de Saint Yzan de Soudiac), déclare : « *propriétaire d'une maison située à proximité de la voie ferrée qui n'a pas été prise en compte dans l'étude acoustique, demande cette prise en compte ainsi que des aides pour l'isolation phonique si le projet est mis en œuvre.* »

### **Concernant les vibrations :**

**Généralement les observations concernant les vibrations sont rarement exprimées seules mais sont la plupart du temps, couplées avec les nuisances sonores, certaines manifestant la crainte de mettre en péril leurs habitations, des ouvrages d'art existants ou des réseaux et sollicitant des constats, des solutions, des financements :**

Mme ROBERTS et M NEAVES, 8 rue des écoles à Fors (79), (Obs 5 du registre de Niort), « *expriment leurs inquiétudes sur les nuisances sonores et vibratoires induites par le projet.* »

Mme MAZERAT et M GERBIER, (Obs 14 du registre de Cestas), « *s'interrogent sur le futur avec ce projet d'augmentation de passages sur la voie ferrée. Ils espèrent voir des travaux en route afin de diminuer les vibrations et les effets sonores.* »

M THOMAS, (Obs 10 du registre de Cestas), demande « *qu'une étude soit effectuée maison par maison concernant les nuisances sonores et les vibrations car il constate déjà des lézardes sur son habitation.* »

M HERVE, (Obs 1 du registre de Saint André de Cubzac), « *se trouve en dépassement des seuils acoustiques. Il émet des inquiétudes sur les nuisances sonores ainsi que les vibrations susceptibles de dégrader son bien et demande qu'un constat soit effectué avant la mise en service des trains à grande longueur. Il n'a reçu à ce jour la visite d'aucun technicien.* »

Mme et M MAUCHAMP, (Obs 2 du registre de Poitiers), résidence La Chanterie, rue des Douves à Poitiers (86), demandent « *quelles solutions seront mises en place pour les nuisances sonores et vibratoires.* »

M CUBERTAFOND, (Obs 4 du registre de Châtelleraut), 115 rue de la Chevretterie à Châtelleraut (86) demande « *des protections contre les nuisances sonores (mur antibruit) et les vibrations.* »

M CHAPEAU, 10 rue Maurepas à Niort, (Mail 191 de Niort) s'inquiète « *des nuisances de trépidation du sol et des nuisances sonores malgré une rénovation totale en 2006 et un classement imposé par l'architecte des Bâtiments de France et demande quelle mesures seront prises pour les atténuer.* »

29 personnes ont signé un courrier précisant, (Obs 13 du registre de Saint Jean d'Angely), « *des nuisances sonores incorrectement analysées,* » et « *aucune information sur l'impact des vibrations* »

La commune de Saintes (17), (Obs 10 du registre de Saintes) est en attente de compléments et d'explications concernant les risques des vibrations « *sur la géologie, les cavités souterraines, la protection des ressources en eau...sur le patrimoine*

*communale d'adduction d'eau potable et assainissement, la station d'épuration communale se situe à proximité de la voie ferrée..... sur les ouvrages d'art ? La ville devra-t-elle assurer un suivi des fissures et des fuites sur le réseau. Il n'y a pas de précisions quant aux réseaux passant sous la voie ferrée, au niveau du pont des Arcivaux ... sur le Pont de Lormont et les passages sous voies Gambetta et Jourdan, le Pont de Lormont est fragilisé et interdit aux poids lourds. Quels impacts auront les vibrations sur les ouvrages d'art ? »*

M LALANDE, maire de Montendre (17), (Mail 286 de Montendre), « regrette l'absence, dans le dossier d'enquête, d'étude sur les impacts vibratoires et demande un diagnostic en préalable à toute conclusion de l'enquête, autant sur les ouvrages d'art (pont route surplombant la voie ferrée au niveau de la voie communale n°5), que pour les conséquences sur les immeubles riverains. »

### **Concernant la pollution et la santé :**

**Les observations concernant la pollution et la santé font référence plus précisément aux poussières, aux champs magnétiques et électromagnétiques, aux dangers de la circulation, aux dégagements de CO2, aux odeurs, aux particules émises et à celles remises en suspension :**

M FAGEALDE, (Observation 48 du registre de Cardon Blanc) stipule que « L'ensemble de la commune est impacté : circulation, environnement, plan carbone, bruit, pollution, santé. »

M (ou Mme) SARRION, 8 rue Basse Bourgneuf à Saint Denis du Pin (17), (Mail 286 de Montendre s'interroge sur les effets négatifs de la mise en place de l'AFA : « préjudice sonore, poussière, dévaluation immobilière » et « demande qu'elles sont les mesures envisagées par RFF pour pallier à ces futures nuisances. »

M DESLANDES, Saint Jean d'Angely (17), (Obs 34 du registre de Saint Jean d'Angely), « condamne ce projet délirant, incorrect, qui n'amène que des nuisances (sonores, vibratoires, polluantes par l'utilisation du diesel dans la traversée de la commune).»

M et Mme PAUMIER 19 rue Maurepas à Fors (79), (Obs 13 du registre de Fors), demandent « (évaluation des biens, nuisances sonores et vibratoires, qualité de la vie en extérieur, libre circulation dans le village, matières transportées, champs électromagnétiques) et proposent de revenir à l'itinéraire initial prévu par Angoulême. »

Ecole primaire Jules Ferry, à Saint Georges du Bois (17), (Mail 171 de Saint Georges du Bois), « attire l'attention sur les nuisances sonores, vibratoires, les dangers de circulation et les dégagements de CO2. »

L'association « NATURE ENVIRONNEMENT 17 », (Obs 1 du registre de la Préfecture de la Charente Maritime), demande « que l'étude d'impact comporte un volet sanitaire faisant état des risques liés aux effets des champs magnétiques. »

M AINCY, Co-président de l'association SCEVE, (Obs 3 du registre d'Orléans), souhaite « une étude spécifique du bruit le long des secteurs situés entre les Aubrais et St Jean de la Ruelle. Cette zone fait partie du Plan de Protection de l'Atmosphère nous demandons une prospection des particules émises et celles remises en suspension. »

M CHARLEUX, Président de l'association SCEVE, (Obs 4 du registre d'Orléans), s'inquiète « des nuisances sonores olfactives et particulières. » et « Que l'assurance soit donnée que les convois ne seront pas tractés par des motrices diesel qui relâcheront des particules polluantes. »

#### 3.2.1.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :

Les éléments du dossier qui concernent ce thème sont les suivants :

**- la pièce 2 : Etude d'impact, Volume 1 : le résumé non technique :**

- chapitre 5, les impacts sur l'environnement et les mesures de suppression, de réduction ou de compensation, C. impacts du projet sur la santé (pages 91 à 92) ;
- chapitre 6, couts collectifs des pollutions et nuisances, avantages induits pour la collectivité, bilan énergétique et bilan des émissions de gaz à effet de serre, (pages 93 à 96) ;

**- la pièce 2 : Etude d'impact, Volume 2 : appréciation des impacts du projet :**

- chapitre 5, impacts du projet sur la santé (pages 384 à 392) ;
- chapitre 6, étude acoustique (pages 393 à 409) ;
- chapitre 7, couts collectifs des pollutions et nuisances, avantages induits pour la collectivité, bilan énergétique et bilan des émissions de gaz a effet de serre (pages 409 à 417) ;

**- la pièce 2 : Etude d'impact, Volume 3 : appréciation des impacts du programme:**

- chapitre 3, étude acoustique (pages 47 à 55) ;

**- la pièce 2 : Etude d'impact, Volume 4 : études complémentaires et annexes techniques :**

- chapitre 1, étude acoustique, (pages 8 à 137) ;
- chapitre 3, évaluation carbone, (pages 215 à 227) ;
- chapitre 4, annexe des éléments techniques détaillés, (pages 227 à 269) ;

**- la pièce 3 : Avis délibéré de l'Autorité environnementale n°Ae 2012-60 du 19 décembre 2012:** (pages 7 à 20) repris dans document suivant ;**- la pièce 4 Volume 1: Mémoire complémentaire du maître d'ouvrage RFF suite à l'Avis délibéré de l'Autorité environnementale n°Ae 2012-60 du 19 décembre 2012 :**

- paragraphe 3.5.4 Sur le bruit (pages 18 à 22) ;
- paragraphe 3.5.5 Sur les vibrations (pages 22 à 23) ;
- paragraphe 3.6.1 Evaluation carbone (pages 28 à 35) ;

**- la pièce 5 Volume 2: Bilan socio-économique, rapport de contre-expertise et avis du Commissaire général à l'investissement (extraits) :**

Ces documents représentent 267 pages aussi seuls les extraits les plus significatifs seront produits :

**- la pièce 2 : Etude d'impact, Volume 1 : le résumé non technique :****- chapitre 5, les impacts sur l'environnement et les mesures de suppression, de réduction ou de compensation, C. impacts du projet sur la santé (pages 91 à 92) :****1. LES EFFETS SUR LA SANTÉ :**

*.../...Les principaux effets de ces perturbations s'expriment en terme de qualité de l'eau, de nuisances sonores, de qualité de l'air et se traduisent essentiellement, vis-à-vis de la santé humaine par :*

- *des nuisances sensorielles d'ordre :*
  - *olfactif : odeur déplaisante, irritation des voies respiratoires,*
  - *auditif : nuisances sonores pouvant entraîner des perturbations (stress, etc.),*
  - *visuel : irritation des yeux (émission de poussières), diminution de l'acuité visuelle,*
  - *sensitif : phénomènes vibratoires.*

- des atteintes à l'intégrité même des personnes : empoisonnements par une contamination chronique ou aiguë..../...

## 2. LES EFFETS DU BRUIT SUR LA SANTÉ : ÉTUDE ACOUSTIQUE :

.../...Pour le bruit du à la circulation des trains d'autoroute ferroviaire, l'étude acoustique a révélé que seule la section spécifique de l'itinéraire entre Niort et la bifurcation de Cenon (agglomération de Bordeaux), présente le critère de modification significative, ceci du fait de la faiblesse actuelle des circulations fret.

Au total, l'étude a permis de dénombrier 546 bâtiments en dépassement des seuils réglementaires. Parmi ces bâtiments, on dénombre deux bâtiments d'enseignement et on évalue 717 logements.

D'autre part, 89 de ces bâtiments, en très grande majorité des habitations individuelles, sont en situation de point noir du bruit (PNB). Cela représente 96 logements.

Des mesures de réduction du bruit seront mises en œuvre au récepteur par traitement du bâtiment par isolation de façade..../...

## 3. LES EFFETS DES REJETS ACCIDENTELS DANS LE SOL ET LES EAUX :

.../...Le risque de pollution des sols et indirectement des nappes est lié à l'épandage accidentel de produits polluants (en phase travaux ou exploitation) et à son transport vers d'éventuelles ressources en eaux potables. .../...

## 4. LES EFFETS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR :.../...

## 5. CONCLUSION/

Le respect des normes et des seuils réglementaires, ainsi que la prise en compte des aspects environnementaux et humains tout le long de l'élaboration du projet permettent de garantir que les aménagements qui seront réalisés ne sont pas de nature à engendrer d'effets dommageables sur la santé humaine.

**- chapitre 6, couts collectifs des pollutions et nuisances, avantages induits pour la collectivité, bilan énergétique et bilan des émissions de gaz à effet de serre, (pages 93 à 96) :**

A. COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES, AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITÉ :.../...

### 1. POLLUTION DE L'AIR ET EFFET DE SERRE :

La création d'un service d'autoroute ferroviaire induit :

- d'une part le report d'une part des véhicules routiers (poids-lourds - PL) de la route vers le mode ferroviaire,
- et d'autre part, une circulation supplémentaire de trains à traction diesel puis électrique sur l'axe ferroviaire pour acheminer les poids-lourds..../...

### 2. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

Le report des usagers de la route vers le mode ferroviaire, moins accidentogène, conduit à une diminution du nombre d'accidents de la route. L'évaluation du gain de sécurité est établie sur la base d'unités physiques (nombre d'accidents et gravité correspondant au trafic de poids lourds) et des valeurs tutélaires du mort, du blessé grave et du blessé léger..../...

**- la pièce 2 : Etude d'impact, Volume 3 : appréciation des impacts du programme:**

**- chapitre 3, étude acoustique (pages 47 à 55, extrait) :**

C. QUANTIFICATION DE L'IMPACT DU PROGRAMME - SECTIONS DE MODIFICATION SIGNIFICATIVE :

### 1. CALCUL DE L'IMPACT DU PROJET PAR SECTIONS :

.../...L'impact du projet est l'écart entre l'horizon du programme et l'horizon de



référence..../...

**- la pièce 2 : Etude d'impact, Volume 4 : études complémentaires et annexes techniques :**

**- chapitre 1, étude acoustique, (pages 8 à 137, extraits) :**

.../...

*D. Quantification de l'impact du projet - Sections de modification significative/*

.../...

**6. CONCLUSION DE LA RECHERCHE PRÉLIMINAIRE ET MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE DÉTAILLÉE (page 19) :**

*.../...La recherche préliminaire des zones de modification significative a permis de restreindre la zone d'étude aux trois sections homogènes comprises entre la bifurcation d'Ambarès-et-Lagrange et Niort..../...*

*Les expositions sonores des bâtiments riverains de la voie sont évaluées afin de déterminer la nature des ambiances sonores préexistantes au projet et de valider les seuils réglementaires applicables..../...*

**H. SUIVI DES MESURES ACOUSTIQUES ET SUIVI DE LEUR EFFET :**

*Le suivi des mesures acoustiques mises en œuvre par le maître d'ouvrage sera de deux ordres :*

- contrôle de l'isolation à l'intérieur des habitations lors de la réception des travaux d'isolation de façade ;*
- mise en œuvre d'une campagne de mesures à la mise en service pour vérifier les niveaux de bruit (aux mêmes endroits que les points fixes réalisés lors de l'état initial).*

**- la pièce 4 Volume 1: Mémoire complémentaire du maître d'ouvrage RFF suite à l'Avis délibéré de l'Autorité environnementale n°Ae 2012-60 du 19 décembre 2012 (extraits):**

- paragraphe 3.5.4 Sur le bruit (pages 18 à 22) ;**
- paragraphe 3.5.5 Sur les vibrations (pages 22 à 23) ;**
- paragraphe 3.6.1 Evaluation carbone (pages 28 à 35) ;**

*L'organisation de cette pièce suit la structure de l'avis de l'autorité environnementale.*

.../...

**1. 4. Les enjeux environnementaux du projet selon l'Ae :**

*Dans la synthèse de son avis, l'Ae met en avant plusieurs enjeux pour le projet d'autoroute ferroviaire :*

.../...

*- Sur l'ensemble du tracé, L'Ae a estimé que les impacts du projet sur le bruit et les vibrations ainsi que le transport de matières dangereuses, notamment au regard des risques technologiques et du risque de pollution accidentelle des eaux étaient les sujets principaux. Elle recommande :*

.../...

*- de reprendre et de compléter l'étude préliminaire acoustique en clarifiant et justifiant les différentes hypothèses de calcul, en reconsidérant la situation de référence retenue et en prenant en compte l'impact acoustique du programme après 2029 ;*

*- de justifier les raisons du choix de ne pas traiter à la source les impacts acoustiques identifiés ;*

*- d'identifier les points noirs bruit découlant du projet, voire du programme, et de*

préciser leur traitement ;

- de localiser les bâtiments sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des impacts en terme de vibration ;
- d'évaluer la gêne occasionnée et d'en déduire des mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées. .../...

#### 3.5.4 Sur le bruit :

- *Recommandations de l'Autorité Environnementale :*

16) L'Ae recommande de reprendre et compléter l'étude préliminaire acoustique :

- en clarifiant et justifiant les hypothèses retenues et/ou la non prise en compte de certains éléments essentiels à une bonne appréhension de la problématique du bruit ;
- en refaisant les calculs avec et sans le bonus de 6 dB que le maître d'ouvrage attribue à une évolution du matériel, afin de confirmer sur cette base les conclusions tirées en terme de sections méritant une étude détaillée ;
- en considérant une seconde situation de référence correspondant à une stabilisation du fret classique et aux seuls projets voyageurs qui sont effectivement considérés comme certains ;
- en prenant en compte dès ce stade l'impact acoustique découlant du programme dans sa configuration actuellement prévue après 2029.

- *Compléments apportés par le maître d'ouvrage :*

L'ensemble des hypothèses prises en compte pour déterminer l'impact acoustique des convois d'autoroute ferroviaire est présenté dans le volume 4 de l'étude d'impact (Chapitre 1 – Etude acoustique) pour la partie projet c'est à dire sur l'itinéraire suivant : plateforme de transbordement de Tarnos (au nord de Bayonne) – Bordeaux – Saintes – Niort – Poitiers – Orléans – Bobigny - plateforme de transbordement de Dourges (près de Lille) via Amiens ou Saint-Quentin ;

Toutes les hypothèses de trafic, de vitesse, de longueur des matériels, etc., y sont présentées. Ces hypothèses n'ont pas vocation à évoluer à ce jour. C'est sur cette base qu'a été réalisée l'étude d'impact de l'autoroute ferroviaire.

Un rappel exhaustif de la réglementation du bruit ferroviaire a également été réalisé.

L'ensemble des résultats, des cartes et les conclusions de l'étude figurent également dans ce chapitre.

Un extrait de l'étude acoustique a été intégré dans le volume 2 de l'étude d'impact – Chapitre 6 (avec renvoi vers le volume 4). Cette partie reprend les hypothèses et les trafics retenus et présente les résultats de la modélisation et des mesures réalisées sur la section Ambarès - Niort, section déterminée en tant que zone de modification significative (plus de 2 dB(A) d'augmentation, entre la situation à terme avec aménagement dite situation projet et celle sans aménagement à la veille de la mise en service dite de situation de référence).

Le volume 3 de l'étude d'impact (chapitre 3) présente l'étude acoustique du programme (horizon 2029). Ce chapitre présente également les hypothèses prises en compte pour réaliser l'étude.

L'étude acoustique globale du projet prend comme hypothèse de données d'émission pour les trains qui circuleront sur l'autoroute ferroviaire qu'elles correspondent aux données d'émission train de fret classique avec un bonus de 6 dB. Cette hypothèse prise en compte par le maître d'ouvrage résulte de la mise en place progressive au niveau européen de semelles de frein en matériau composite sur les matériels roulants

classiques hors TGV qui permet d'obtenir une baisse de -3 à -6 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels en référence au document référence des données d'émission sonore de la SNCF de 2006 (Document référence : Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement - version du 30 janvier 2006 (document en vigueur au moment de la réalisation de l'étude acoustique).

Le type de matériel roulant utilisé sur le projet Atlantique étant trop récent, il n'existe pas actuellement de mesure de la signature bruit de ces convois. Néanmoins, ce type de matériel a été mis en place au niveau de l'autoroute ferroviaire Alpine mise en service en novembre 2003 entre Bourgneuf-Aiton, près de Chambéry, et Orbassano, à proximité de Turin ; il permet de réduire de -6dB(A) le bruit émis, par rapport à un train de fret classique. Le nouveau matériel (Modhalor) qui équipera aujourd'hui les trains d'autoroute ferroviaire est basé sur celui en service dans les Alpes.

En l'absence de détermination du matériel qui sera utilisé pour transporter les remorques des poids-lourds et fort de ce retour d'expérience, le maître d'ouvrage a choisi d'appliquer ce bonus de +6 dB(A) pour les convois d'autoroute ferroviaire Atlantique puisque le matériel qui convoiera les remorques sera proche du matériel Modhalor.

- Recommandations de l'Autorité Environnementale :

17) L'Ae recommande de justifier les raisons du choix de ne pas traiter à la source les impacts acoustiques identifiés.

- Compléments apportés par le maître d'ouvrage :

Les mesures de réduction du bruit qui peuvent être mises en œuvre sont :

- à la source : merlons et écrans permettant de limiter la propagation du bruit vers les zones habitées ;
- ou au récepteur : traitement du bâtiment par isolation de façade.

L'article R.571-48 du code de l'environnement précise que « le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit ».

Suite à la recommandation de l'Autorité Environnementale, l'étude acoustique a été approfondie par une analyse comparative des différentes solutions de réduction du bruit (à la source ou au récepteur) et de leur coût pour chaque commune et pour chaque logement ou groupe de logements en dépassement des seuils réglementaires après mise en service de l'autoroute ferroviaire.

Pour l'estimation des coûts, les hypothèses suivantes ont été prises en compte :

- pour les écrans : coût forfaitaire de 1 300 € HT le m<sup>2</sup>, soit 2 600 € HT par mètre linéaire (ml) sur la base d'une hauteur standard de 2 mètres d'écran partout au dessus du plan de roulement (soit 2,70 mètres) ;
- pour les isolations de façade (IF) : o Coût forfaitaire de 9 000 € HT pour une habitation individuelle ;
  - coût forfaitaire de 6 000 € HT par logement pour des logements dans des immeubles collectifs ;
  - coût forfaitaire de 1 000 € HT par ouverture pour les établissements d'enseignement, de santé, d'action sociale, etc.

Le coût des isolations de façade correspond au prix de travaux (fourniture et pose des

menuiseries adéquates, hors coûts de diagnostic) hors coûts de maîtrise d'ouvrage (estimés à 3 % du prix des travaux) et hors coûts de maîtrise d'œuvre (estimés à 12 % du prix des travaux).

Le coût des écrans correspond au prix de travaux hors coûts de maîtrise d'ouvrage, hors coûts de maîtrise d'œuvre mais intégrant le surcoût engendré par le traitement ferroviaire sur voie ferrée exploitée.

A ce stade d'étude, la faisabilité technique des écrans acoustiques proposés n'a pas non plus été vérifiée (nature des sols, place disponible, etc....).

Les résultats sont présentés dans le tableau 1 page suivante.../...

Conformément aux dispositions du R.571-48 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage Réseau ferré de France a défini une doctrine pour permettre d'aider au choix de mesures de réduction entre une solution par écran acoustique et une solution par isolation de façade. Celle-ci stipule dans quelles situations un écran acoustique ferroviaire se justifie et dans quelles situations le traitement individuel par isolation de façade doit être privilégié.

Ainsi en s'inspirant des ratios routiers, et du surcoût engendré par le traitement ferroviaire, les ratios suivant ont été proposés par RFF :

- entre 0 et 25 000 € HT par logement traité, le choix de l'écran est justifié ;
- entre 25 000 € HT et 50 000 € HT par logement traité, le choix d'une protection par écran doit être discuté ;
- au-delà de 50 000 € HT par logement traité, le choix de l'écran est abandonné au profit du traitement individuel de façade du fait du coût disproportionné de l'ouvrage de protection en regard du nombre de locaux à protéger.

Le tableau ci-dessous présente pour chaque écran proposé, dans le cadre du présent projet, une analyse de la solution de réduction la plus adaptée en fonction du coût de l'ouvrage de protection en regard du nombre de locaux à protéger :.../...

Aux vues des résultats de l'analyse du coût d'un ouvrage de protection en regard du nombre de logements à protéger, deux écrans, situés au niveau de la commune de Saintes, pourraient être envisagés au vue du rapport cout par logement traité (28 et 12 logements concernés).

Au-delà du coût, il convient de vérifier la pertinence de l'installation d'écrans acoustiques au regard en particulier du type de construction à protéger et de sa configuration (pertinence de la longueur de l'écran, nature des terrains d'implantation éventuelle des écrans, concertation avec les riverains, etc.).

Il faut aussi prendre en compte le fait que l'isolation de façade permet aussi de réaliser en même temps une isolation thermique, pour le bénéfice des riverains concernés.

Au vu de la configuration, il est difficile de statuer sur le traitement à mettre en place sur ces zones. Des études techniques précises devront valider la faisabilité technique de telles implantations, et le coût précis de ces ouvrages. Dans tous les cas, une protection sera bien mise en place pour les logements impactés en concertation avec les personnes concernées.

En conclusion, les impacts acoustiques de l'autoroute ferroviaire seront traités par isolation de façade pour un montant global estimé à 5,6 M€ HT.

- Recommandations de l'Autorité Environnementale :

18) L'Ae recommande d'identifier les points noirs bruit découlant du projet et de préciser leur traitement.

- Compléments apportés par le maître d'ouvrage :

L'étude acoustique de l'étude d'impact a bien cherché à caractériser les points noirs du



*bruit (PNB) existants et induits : le risque d'apparition de PNB supplémentaires liés à l'augmentation à terme des niveaux sonores du fait du projet est bien abordé dans cette étude et des mesures de réduction associées sont proposées (cf. complément précédent).*

*A ce titre le paragraphe page 10 du volume 4 de l'étude d'impact, mentionné par l'Autorité Environnementale dans son avis, est en effet erroné et est remplacé par : « l'étude acoustique du projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique a estimé que 89 bâtiments, en très grande majorité des habitations individuelles, seront en situation de PNB, soit environ 96 logements à l'horizon projet. »*

*Ces bâtiments en situation de points noirs bruit sont repérés géographiquement dans les annexes 5 et 6 de l'étude acoustique présentée dans le chapitre 1 du volume 4 de l'étude d'impact. Ils seront traités par protection en isolation de façade comme précisé dans le chapitre précédent.*

### 3.5.5 Sur les vibrations :

- *Recommandation de l'Autorité Environnementale :*

*19) L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par :*

- *une localisation des bâtiments pour lesquels le projet est susceptible d'avoir des impacts en termes de vibration perçue ;*
- *une évaluation de la gêne susceptible d'être occasionnée pour les occupants de ces bâtiments ;*
- *une description des mesures qui seront mises en œuvre afin d'éviter, de réduire et de compenser ces impacts.*

- *Compléments apportés par le maître d'ouvrage :*

*.../...Le problème physique de la transmission des vibrations dans le sol et dans les ouvrages du génie civil est un sujet difficile. La propagation des vibrations dans les structures ou des matériaux dépend de leurs fréquences propres et de l'élasticité de chaque élément qu'elles traversent successivement. Les conditions de transmission des vibrations et l'atténuation des ondes dépendent non seulement de la nature des matériaux en place, mais aussi des contacts entre les éléments.*

*L'hétérogénéité du sol et du sous-sol, la présence de nombreux matériaux différents tant par leurs caractéristiques que par leur forme physique, sont également à prendre en compte.*

*C'est donc cette complexité de la nature du sol et du sous-sol qui rend l'étude des vibrations difficile et les prévisions presque impossibles. Pour les constructions et le mobilier, ces fréquences varient de moins de 5 Hz (planchers en bois, grands murs porteurs) à quelques dizaines de Hz (cloisons légères, meubles, objets suspendus).*

*Lorsqu'une vibration atteint un corps, elle est:*

- *atténuée pour ses fréquences supérieures aux fréquences propres ;*
- *amplifiée pour ses fréquences proches des fréquences propres*
- *transmise pour ses fréquences inférieures aux fréquences propres*

*Les caractéristiques des vibrations varient donc de façon très importante au sein d'une construction et peuvent être ressenties très différemment par différents occupants situés dans des pièces différentes.*

*On doit différencier plusieurs types de vibrations :*

- *les vibrations qui affectent l'ensemble de la construction, mesurées sur les murs porteurs. Ces vibrations sont susceptibles d'endommager les structures ;*
- *les vibrations qui n'affectent qu'un élément élastique de la structure comme un plancher, ou provoquent l'émission de bruit par rayonnement des cloisons, source*

potentielle de gêne ;

- les vibrations qui provoquent la mise en mouvement d'un objet (une vitre, un lustre) ou de son contenu (ondes à la surface de l'eau d'une casserole ou d'un vase), source potentielle d'inquiétude.

Le risque d'endommager des structures sous l'effet des vibrations ferroviaires ne concerne que les constructions distantes de quelques mètres de la voie ferrée. Les voies ferrées sont en effet conçues pour éviter d'endommager les structures les plus proches constituées de la voie elle-même, et de ses ouvrages et installations techniques (supports caténaires, signalisation, bâtiments techniques).

Ces vibrations peuvent agir également comme un facteur secondaire qui va accélérer l'évolution de dommages provoqués par un autre phénomène (choc thermique, retrait gonflement des sols, sous dimensionnement de la structure...).

Il existe un mode opératoire de mesure de ces vibrations et des valeurs limite reconnues permettant de caractériser ce risque et de le maîtriser. Chaque structure ayant sa propre réponse aux vibrations, ces études ne peuvent toutefois être menées qu'au cas par cas.

Le risque d'occasionner une gêne des riverains lors du passage des trains concerne une bande de quelques dizaines de mètres de la voie mais est plus complexe à évaluer car il dépend :

- de la réponse propre de la partie de la construction ou du mobilier en contact avec chaque personne sollicitée au passage du train ;
- de l'activité de la personne lors du passage du train ;
- de l'existence d'autres nuisances simultanées (bruit, vibrations liées à une autre source....) susceptible de masquer ou au contraire d'amplifier la sensation de gêne ;
- de l'effet d'accoutumance au passage des trains qui s'accompagne généralement d'une diminution de la sensation de gêne mais parfois d'une augmentation de ce sentiment. .../...

### 3.6.1 Evaluation carbone :

- **Recommandation de l'Autorité Environnementale :**

23) L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les hypothèses faites en termes de prévision de trafic, de taux de chargement et de longueur des trains pour toute la période étudiée, notamment entre 2021 et 2063, et d'en tirer les conséquences éventuelles en termes d'émissions de gaz à effet de serre, les travaux compris.

- **Compléments apportés par le maître d'ouvrage : .../...**

• Conclusion : Les poids des émissions de GES en phase travaux et en phase exploitation ne sont absolument pas du même ordre de grandeur. Nous raisonnons en milliers de tonnes équivalent CO2 émis pour les travaux alors que l'on parle de plusieurs millions de tonnes équivalent CO2 évités pour l'exploitation. Ainsi l'ordre de grandeur des émissions en phase travaux (milliers) est 100 fois inférieur à celui de l'incertitude des émissions en phase exploitation (centaine de milliers).

En considérant les 2 045 téqCO2 émises en phase travaux, le projet permet d'éviter environ 3 548 000 téqCO2 au lieu de 3 550 000 téqCO2. Même en admettant que la consistance des travaux augmente considérablement et soit à l'origine de 10 000 téqCO2, soit 5 fois plus qu'actuellement, le projet permettrait encore d'éviter 3 540 000 téqCO2 sur les 50 années d'exploitation et le chiffre retenu serait toujours de 3,5 MtéqCO2 évitées.

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est donc « carbone positif » et permet d'éviter l'émission de 3,5 Millions des tonnes équivalent CO2 sur les 50 années

d'exploitation. Il devrait participer à la réduction des émissions de GES du secteur des transports dans les années à venir.

**- la pièce 5 Volume 2: Bilan socio-économique, rapport de contre-expertise et avis du Commissaire général à l'investissement (extraits) : .../...**

Tableau 4. Comparaison de la valeur actualisée des externalités (en M€2010) selon le référentiel socio-économique choisi (instruction-cadre ou nouveau référentiel du rapport Quinet).

<b>Externalités</b>	<b>Contre-expertise en appliquant l'instruction-cadre</b>	<b>Contre-expertise en appliquant le rapport Quinet</b>
Sécurité routière	62	194
Emissions de CO2	106	120
Pollution locale	5	83
Pollution sonore	3	0
Décongestion routière	136	113
<b>TOTAL</b>	<b>303</b>	<b>404</b>

3.2.1.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.

**Question1** : le rapport précise :

« Le risque d'apparition de PNB supplémentaires liés à l'augmentation à terme des niveaux sonores du fait du projet ne sera pas abordé directement dans cette étude.

On se reportera aux résultats obtenus dans les études prospectives des observatoires qui ont mis en évidence de très nombreuses zones de bruit critiques et un recensement et dénombrement des bâtis et personnes susceptibles d'être exposés au-dessus du seuil PNB sur les axes ferroviaires concernés par l'étude.

En effet, il paraîtrait délicat aujourd'hui de proposer une résorption des seuls PNB supplémentaires éventuellement induits par le projet sans s'attaquer en même temps à ceux préexistants. »

En supposant que les propriétaires actuellement exposés au dessus du seuil PNB soient bien informés (il serait souhaitable de conforter la commission dans cette analyse en précisant la méthodologie utilisée) n'existe-il pas, des personnes et bâtis pour lesquels l'augmentation est inférieure à 2 décibels, donc non traités et qui seraient susceptibles de passer en points noirs ? Quel en est l'ordre de grandeur et le coût estimé de leur traitement ? Si la commission peut comprendre les précautions prises en ce qui concerne le traitement différencié des PNB (préexistants et induits), le pétitionnaire n'indique pas de quelles manières et dans quels créneaux de temps, ces PNB seront traités. La commission souhaiterait être informée des modalités de réalisation de ce traitement.

**Question 2** : dans l'étude de bruit, le pétitionnaire recherche les sections de modification significative sur lesquelles l'étude devra être approfondie et applique un bonus acoustique de 6 dB(A) prenant en compte la modernisation du matériel à partir d'indications de 2007.

- a- Entre les « données 2007 » qui servent de référence et les « données de l'état initial » on constate des augmentations ou des diminutions des valeurs sans qu'aucune explication ne soit fournie. Pouvez-vous préciser la méthodologie utilisée ?

- b- Quelle est la date prise en compte pour la situation initiale ?
- c- Merci de confirmer à la commission que le bonus acoustique de 6 dB(A) est uniquement appliqué au matériel qui sera utilisé pour l'autoroute ferroviaire et non pas à tous les matériels qui circulent sur la voie. Dans le cas contraire, pouvez-vous préciser la méthodologie utilisée ?
- d- En phase projet, la valeur de la puissance acoustique linéique par section représentative du trafic AF est constante (4 en période jour et 2 en période nuit) quel que soit le tronçon. Cette valeur est-elle indépendante du type de traction ?
- e- La commission d'enquête constate que la méthodologie de quantification de l'impact du projet qui conduit à la recherche des sections de modification significative sur lesquelles l'étude devra être approfondie conduit à écarter toutes les sections de puissance acoustique en dB(A) par mètre linéaire de voie ( $L_w/m$ ) de valeur élevée. L'instruction ministérielle du 28 février 2002 relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures existantes qui définit cette méthodologie en application de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit concernant, d'une part, la limitation du bruit des infrastructures nouvelles et des modifications significatives des infrastructures existantes et, d'autre part, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres, constituent aujourd'hui le cadre de référence pour la prévention des nuisances sonores subies par les riverains des voies ferroviaires. N'y a-t-il pas d'autres méthodologies comme le préconise l'association « VIENNE NATURE », (Obs 7 du registre de Poitiers), qui précise « Une nouvelle étude acoustique devra être réalisée avec un indicateur de type « Lamax » à la place de l'indicateur « Laeq ». » ?

**Question 3 :** en ce qui concerne la commune de Sainte Eulalie, par exemple, presque toutes les observations font référence à un projet afin de résoudre la problématique de circulation dans la commune (pont, passerelle, demande d'enfouissement de la voie ...). Dans le dossier aucun projet en cours, ni pour cette commune, ni pour une autre, n'est développé. Serait-il envisageable, et dans quels cas particuliers, de lister et de coupler les problématiques existantes, porteuses de projets en phase de réflexion ou de programmation et celles liées à l'AFA (bruit, vibrations,...) ?

**Question 4 :** la désignation d'un interlocuteur unique par région serait de nature à faciliter les relations entre les propriétaires, élus, associations et le pétitionnaire. Quelles dispositions prévoyez-vous de mettre en œuvre ?

**Question 5 :** afin de réduire les vibrations à la source, il existe des systèmes antivibratoires notamment différents types de semelles anti vibratiles dans la voie entre le rail et la plateforme qui permettent une atténuation de 3 à 20 décibels. Dans quel cas la pose de systèmes antivibratoires serait-elle envisageable ? Quelle serait la nature de ces dispositifs ?

**Question 6 :** pour une construction existante, quel est le niveau de vibrations en dessous duquel on peut considérer qu'il n'y a aucun risque ? Dans le cas où les vibrations instantanées d'exploitation sont considérées comme minimales, qu'en est-il de leur cumul sur 30 à 40 ans ? Quels sont alors les moyens de recours des propriétaires ?

**QUESTION 7 :** quels seront les moyens mis en œuvre pour contrôler et quantifier les différentes nuisances ?

**QUESTION 8 :** il semblerait que l'étude acoustique réalisée sur le tronçon Niort-Ambarès et Lagrave ait concerné des habitations détruites depuis de nombreuses



années, d'autres, a contrario, auraient été oubliées (cf. par exemple : Obs 1 du registre de Saint Yzan de Soudiac). A partir de quels critères a été réalisée cette étude acoustique ?

3.2.1.1.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

#### **Réponse de RFF à la question n°1 du thème 1**

*Dans le cadre du projet d'autoroute Ferroviaire Atlantique, l'étude acoustique s'est attachée à définir et étudier les zones en modification significative suivant l'arrêté du 8 novembre 1999.*

*Les tableaux en page 399 de la pièce 2 volume 2 de l'étude d'impact, présentent les résultats des calculs de puissance acoustique linéique par section pour les trois horizons de trafic : actuel (2007, référence (trafic futur sans mise en service de l'autoroute ferroviaire) et projet (trafic futur avec mise en service de l'autoroute ferroviaire). Sur les sections pour lesquelles l'augmentation de la contribution sonore ferroviaire est inférieure à 2 dB(A), on constate que l'augmentation reste en moyenne de 0,2 dB(A), avec 75% environ de sections où l'augmentation est inférieure à 0,2 dB(A) et 95% des sections de ligne où l'augmentation est inférieure à 0,5 dB(A).*

*Le recensement des Points Noirs du Bruit (PNB) et leur résorption sur les réseaux routier et ferroviaire nationaux est une autre démarche (circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004) à laquelle RFF se conforme indépendamment du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique :*

- Les observatoires du bruit ferroviaire qui, entre autres, recensent les bâtiments potentiellement PNB, sont consultables sur le site des DDT(M) et des DREAL<sup>1</sup>.*
- La programmation du traitement des PNB existants dépend de critères de hiérarchisation définis dans la circulaire du 12 juin 2001 et est placée sous l'autorité du Préfet dans le cadre des observatoires départementaux du bruit. La priorité est donnée en premier lieu au traitement des PNB situés en Zone urbaine sensible (ZUS), comportant des points noirs du bruit à la fois nocturnes et diurnes, en second lieu, au traitement des zones comportant des points noirs nocturnes seulement, puis en dernier lieu, au traitement des zones comportant des points noirs du bruit diurnes seulement, en considérant également le volume de population exposé.*

*Des opérations de résorption des Points Noirs du bruit ferroviaires sont actuellement en cours. Elles comprennent la réalisation d'études acoustiques avec modélisations et mesures de bruit en vue d'identifier les bâtiments Points Noirs de Bruit, de proposer des solutions de réduction du bruit, et de mettre en œuvre ces solutions.*

*Ainsi, RFF mène depuis fin 2007 en partenariat avec l'Etat, la Région, la Communauté Urbaine de Bordeaux une vaste opération de résorption des Points Noirs du Bruit dans l'agglomération bordelaise. La première phase a concerné les communes de Bassens, Bègles, Pessac et Talence avec des propositions d'écrans acoustiques et d'isolations de façade. Pour les sites de Talence et Pessac, la réalisation des écrans acoustiques amenait à une occupation temporaire importante de fonds de jardins privés ainsi que des sujétions de travaux contraignants. Suite à une concertation avec les communes et les riverains, il a été décidé de protéger ces sites par Isolations de Façades.*

*Le coût des travaux se trouvant réduit par rapport à l'estimation financière initiale, des sites Points Noirs du Bruit supplémentaires ont pu être pris en compte. À ce jour, 377 logements ont pu ainsi être traités dans le cadre de cette opération (réalisation d'écrans acoustiques et d'isolations de façade).*

---

<sup>1</sup> DDTM : Direction départementale des territoires et de la mer ; DREAL : directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

**Réponse de RFF à la question n°2a du thème 1**

Les données de trafics utilisées dans le cadre de cette étude sont des trafics journaliers moyens de l'année 2007. Pour l'étude détaillée sur la section Cenon-Niort, ce sont ces mêmes données qui ont été utilisées pour la définition de la situation actuelle. Des mesures de bruit en 2010 avec relevés des circulations ferroviaires simultanées ont été réalisées afin de recalibrer le modèle acoustique, mais ce sont ensuite les données 2007 qui ont été utilisées pour la réalisation des cartes de bruit et la définition des ambiances initiales.

Remarque : il y a en effet a priori eu une coquille sur les données de trafics utilisées sur la section Cenon-Niort pour la recherche des impacts de la phase programme par section sur la période jour (tableau p. 18 du volume 4) qui diffèrent de celles utilisées pour la recherche des impacts de la phase projet (tableau p 17 du volume 4). Mais cela porte uniquement sur la période diurne, qui n'est pas dimensionnante, et n'a pas de conséquences sur le résultat de l'étude.

**Réponse de RFF à la question n°2b du thème 1**

En complément de la réponse 2a ci-dessus : la situation initiale a été réalisée avec des données de trafics de l'année 2007.

**Réponse de RFF et de VIIA Atlantique à la question n°2c du thème 1****Réponse de RFF**

Le bonus de 6 dB(A) ne concerne effectivement que le matériel utilisé pour l'autoroute ferroviaire et n'a pas été appliqué aux autres circulations.

**Complément apportés par VIIA**

Les trains de l'autoroute ferroviaire Atlantique pris comme référence pour les modélisations acoustiques sont des trains de fret de 1050 m de long, soit 60 wagons de type Lohr.

Les caractéristiques acoustiques des wagons Lohr n'étaient pas représentées dans le document de référence SNCF de 2012 « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement ». De ce fait, lors des simulations acoustiques pour les terminaux, VIIA Atlantique a pris en compte comme référence pour la modélisation et les calculs acoustiques le spectre des wagons fret divers.

Pour simuler les niveaux sonores de wagons Lohr, un « bonus » a été considéré pour prendre en compte des mesures de bruit effectuées par un laboratoire d'acoustique, qui a relevé qu'un train de wagons Lohr était moins bruyant qu'un train de fret classique, ce qui se traduisait par un niveau sonore inférieur à celui d'un train de fret classique. En parallèle, pour être représentatif de l'arrivée sur les deux terminaux, les trains de l'autoroute ferroviaire Atlantique ont été pénalisés pour prendre en compte le bruit généré par les freinages, ventilation, etc. Cette pénalisation est estimée à dire d'expert.

Compte-tenu de tous ces éléments, le bonus acoustique résultant appliqué aux les trains de l'autoroute ferroviaire Atlantique (1 050 m de long et 30 wagons Lohr) au droit des terminaux de Tarnos et de Dourges a été limité à -2 dB(A). Il correspond à l'hypothèse la plus pénalisante, spécifique aux conditions de circulation des trains à l'approche et dans les terminaux, afin d'écartier le risque d'une sous-estimation du bruit pour les riverains des embranchements ferroviaires.

Les wagons Lohr sont par ailleurs conformes aux spécifications techniques sur le bruit (ou STI Bruit, règlement européen rédigé par l'agence ferroviaire européenne et ratifiée par la commission européenne) permettant aux matériels de circuler sur les réseaux ferroviaires européens.

**Réponse de RFF à la question n°2d du thème 1**

La valeur de la puissance acoustique est indépendante du type de traction, ce sont en effet les wagons de fret qui déterminent le niveau de bruit.

**Réponse de RFF à la question n°2e du thème 1**

La réglementation applicable dans le cadre du projet est l'arrêté du 8 novembre 1999 qui s'attache aux zones en modification significative. La politique de résorption des Points Noirs du Bruit que mène par ailleurs RFF (cf. réponse 1) vise quant à elle à résorber les situations les plus critiques sur le réseau existant.

Les indicateurs de bruit réglementairement en vigueur pour les projets d'infrastructures de transport terrestre sont les LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h) définis par la norme NF S 31-110 : il s'agit du niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A pendant les périodes de 6 heures à 22 heures ou 22 heures à 6 heures, correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure concernée. Les niveaux LAeq sont évalués à 2 mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées sur l'étage le plus exposé hors façade aveugle.

Ces deux réglementations, comme l'ensemble des réglementations françaises s'appliquant au bruit de transports terrestres sont basées sur le LAeq. Aucun indicateur de type « LAmax » n'est actuellement réglementaire et normalisé.

Une évolution des méthodologies, normes et valeurs d'évaluation, par exemple par la prise en compte d'indicateurs différents, dépasse le cadre du seul projet d'autoroute ferroviaire et renvoie à des évolutions tant méthodologiques que réglementaires.

**Informations complémentaires apportées par RFF aux questions du public**

La plupart des observations concernent les nuisances sonores et vibratoires déjà actuellement ressenties et des inquiétudes face à une augmentation du nombre et de la longueur des trains de fret.

**I-Réponse aux inquiétudes relatives aux nuisances liées aux trains de fret de grande longueur :**

Comme il est précisé dans l'étude acoustique, la longueur du train de l'autoroute ferroviaire est bien prise en compte dans les données d'émission sonores qui constituent un des paramètres essentiels du calcul de la puissance acoustique linéique. Le matériel d'autoroute ferroviaire étant beaucoup plus récent que les trains de marchandises classiques, il intègre de nouvelles technologies très favorables à la diminution du bruit émis, de l'ordre de 6dB(A).

**II- Demandes de protections acoustiques dans les zones sans transformation significative du bruit**

La réglementation impose des seuils de niveau de bruit à ne pas dépasser dès lors que l'aménagement de l'infrastructure existante conduit à une modification ou transformation significative de l'ambiance acoustique. Le caractère significatif fait appel à deux conditions qui doivent être remplies simultanément :

- des travaux doivent être réalisés et visent à modifier les caractéristiques des infrastructures dans un souci d'améliorer, modifier les conditions de circulation des trains ;
- la modification doit avoir pour effet d'accroître à terme la contribution sonore de l'infrastructure d'au moins 2 dB(A) sur au moins une des deux périodes réglementaires (en dessous l'augmentation est jugée inférieure aux seuils de détection par l'oreille humaine).

Dans le cadre du projet, il n'y a pas modification relative à la vitesse de circulation ou à la capacité de la voie. Aujourd'hui en l'état, il est possible faire circuler des trains de fret classiques supplémentaires, seul le gabarit pose problème pour les autoroutes

ferroviaires.

Comme l'ensemble du linéaire sera concerné par les circulations supplémentaires d'AF liées au projet, l'ensemble du linéaire a été considéré comme étant en zone de modification d'infrastructure (et non pas les seules zones de tunnels et évitements) et qu'en conséquence sur toutes les sections où le passage des autoroutes ferroviaires risque d'engendrer une augmentation de plus de 2 dB(A) de niveaux sonores, il faudra appliquer les seuils réglementaires relatifs à la modification significative.

L'étude d'impact a mis en évidence 3 sections de trafic en modification significative, soit essentiellement les 190 km les moins circulés entre la bifurcation d'Ambarès et Niort.

Ailleurs, l'impact du projet étant inférieur à 2 dB(A), aucune protection n'est à prévoir réglementairement dans le cadre du projet.

### **III - Demandes de murs anti-bruit dans les zones avec transformation significative du bruit**

Conformément aux dispositions de l'article R.571-48 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage a défini une doctrine pour permettre d'aider au choix de mesures de réduction entre une solution par écran acoustique et une solution par isolation de façade. Celle-ci stipule dans quelles situations un écran acoustique ferroviaire se justifie et dans quelles situations le traitement individuel par isolation de façade doit être privilégié.

Aux vues des résultats de l'analyse du coût d'un ouvrage de protection en regard du nombre de logements à protéger, deux écrans, situés au niveau de la commune de Saintes, pourraient être envisagés au vue du rapport coût par logement traité (28 et 12 logements concernés).

Au-delà du coût, il convient de vérifier la pertinence de l'installation d'écrans acoustiques au regard en particulier du type de construction à protéger et de sa configuration (pertinence de la longueur de l'écran, nature des terrains d'implantation éventuelle des écrans, concertation avec les riverains, etc.).

Il faut aussi prendre en compte le fait que l'isolation de façade permet aussi de réaliser en même temps une isolation thermique, pour le bénéfice des riverains concernés.

Au vu de la configuration, il est difficile de statuer sur le traitement à mettre en place sur ces zones. Des études techniques précises devront valider la faisabilité technique de telles implantations, et le coût précis de ces ouvrages. Dans tous les cas, une protection sera bien mise en place pour les logements impactés en concertation avec les personnes concernées.

### **IV- Demandes d'étude acoustique complète et sérieuse**

Le projet d'autoroute ferroviaire a fait l'objet d'une étude acoustique complète et conforme à la réglementation, aux normes et aux méthodologies en vigueur, à ce stade des études. Des compléments utiles ont été apportés à la suite de l'avis de l'autorité environnementale.

Toutes ces études seront approfondies lors du dimensionnement détaillé des protections acoustiques.

### **V- Demandes d'étude vibratoire et de mesures appropriées**

Le mémoire complémentaire suite à l'avis de l'AE a précisé un certain nombre de points. Entre autres, il souligne la difficulté de mener une étude vibratoire et de prédire les vibrations compte tenu de la complexité, de la multitude et de la variabilité des phénomènes à modéliser (type de sol, type de bâti, type de fondation, nature des matériaux, distance, ...). En revanche, de nombreuses mesures de vibration existent, enregistrées le long de voies ferrées similaires, qui permettent d'assurer que les niveaux vibratoires au-delà d'une distance de quelques mètres de la voie, sauf conditions très particulières, sont faibles et sans effet sur les structures.



Par conséquent, des études seront menées, au cas par cas, sur les zones détectées comme particulièrement sensibles ou bâties sensibles (activité de précision, ...), sur la base de dossiers établis par les propriétaires.

#### **VI- Suivi de la réalisation des travaux**

Pour la réalisation des travaux, un bureau d'études sera mandaté qui sera chargé du suivi des dossiers, d'effectuer un diagnostic acoustique de chaque habitation concernée, de demander des devis auprès de différentes entreprises, de s'assurer de la conformité des résultats après travaux, etc.

#### **Réponse de RFF à la question 3 du thème 1**

Les préoccupations du public (fermeture des PN, nuisances sonores, ...) qui ne sont pas spécifiques au projet mais plutôt liées à la circulation générale des trains sur le réseau ferré national sont traitées dans le cadre de programmes de travaux de RFF liés à ces problématiques.

Réseau Ferré de France gère de nombreux dossiers de modifications d'infrastructures, qui obéissent à des logiques propres. Les projets peuvent bien entendu se dérouler sur des périmètres partiellement communs, sans pour autant avoir de liens fonctionnels forts.

Dans ce cas, chaque dossier traite de son sujet, sans nécessairement englober les projets en interface, difficilement résumables en une ou deux phrases. Procéder différemment serait particulièrement lourd à gérer, tant du point de vue humain ou organisationnel que de la cohérence des informations, puisque chaque modification de programme particulier devrait être répercutée dans tous les projets en interface. Par ailleurs, la multiplication des projets mentionnés dans chaque dossier les rendrait très confus.

Les Directions Régionales de RFF, en charge de ces projets, organisent régulièrement des réunions avec les élus pour convenir du cahier des charges des projets, et les tenir informés de leur avancement.

Enfin, tous ces projets tiennent compte de l'ensemble des données connues à date ; les trafic d'autoroute ferroviaire sont bien inclus dans les mesures prises.

#### **Réponse de RFF à la question 4 du thème 1**

A l'heure actuelle, chaque région dispose d'un chargé d'environnement, dont l'une des fonctions est de faciliter les relations entre RFF et les parties prenantes, sur l'ensemble des problématiques environnementales, dont les nuisances sonores.

#### **Réponse de RFF à la question 5 du thème 1**

La pose de systèmes antivibratoires ne peut s'envisager que si les vibrations engendrent des dégâts structurels. L'expérience montre que cette situation est rarement rencontrée aux abords de lignes ballastées.

Les dispositifs rencontrés à ce jour sont : ballast avec semelles sous traverse, ballast avec tapis sous ballast, auge de ballast flottante...

Installer a posteriori des systèmes anti vibratoires est généralement lourd et coûteux et il existe peu de retour d'expérience sur voie ballastée ; le risque d'endommager les structures proches des voies ferrées est quasi inexistant pour des lignes sur ballast, qui constituent par nature un dispositif antivibratile.

Le principe de base des solutions anti vibratiles est d'insérer un élément résilient à une ou plusieurs étapes du cheminement de la vibration du point de contact rail-route jusqu'au sol. Plus cet élément est inséré à un niveau « bas » (c'est-à-dire loin du rail et proche du sol), plus la masse impliquée est grande et l'efficacité a priori meilleure.

La réponse est aussi fortement liée au **type de sol** et l'efficacité sur le récepteur

dépend grandement de la **qualité des fondations du bâti** concerné. Ainsi, l'efficacité est croissante entre la pose de semelle sous rail, la pose de semelles sous traverse, la pose de tapis sous ballast. Le coût également car cela nécessite dans tous les cas sur voie préexistante, de reprendre la voie pour partie ou dans son intégralité et de fait d'arrêter les circulations le temps des travaux.

La pose de systèmes antivibratoires ne pourrait donc être envisageable que dans des cas très spécifiques de risques majeurs de nouveaux dommages. RFF participe activement, avec la SNCF à un certain nombre de programmes de recherches sur les vibrations. On peut citer en particulier le programme européen RIVAS ; la difficulté est qu'il n'y a pas de solution unique à ce problème, d'un haut degré de complexité. Les solutions au cas par cas sont nécessaires car il faut prendre en compte la nature et les caractéristiques des convois, des sols, des bâtiments. Il semble aussi qu'il y ait un compromis à trouver entre protection sonore et vibratile, l'une pouvant se faire au détriment de l'autre.

### Réponse de RFF à la question 6 du thème 1

Il n'existe actuellement aucune exigence réglementaire ni aucun cadre méthodologique encadrant la gêne vibratoire.

Néanmoins, pour la détermination des dommages aux biens, la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées rédigée par le Ministère de l'écologie sert couramment de référence.

La plupart des dommages causés aux bâtiments par des sources artificielles se produisent dans la gamme des fréquences comprises entre 1 Hz et 150 Hz. Cette circulaire indique des valeurs limites de la vitesse particulière, en mm/s, selon les caractéristiques de la source et celles des constructions. Le trafic de circulations ferroviaires est une source émettant des impulsions de durée supérieure à 500 millisecondes. En ce sens, pour le dommage aux biens, le passage d'un train est considéré comme une source continue ou assimilée.

Trois ensembles de constructions y sont définis : résistantes, sensibles, très sensibles.. Les seuils exprimés en vitesse afin de déterminer la probabilité de risque où la probabilité d'apparition de désordre est non négligeable sont de 3 mm/s pour les constructions très sensibles et de 5 mm/s pour les constructions sensibles.

Ainsi, pour ce qui concerne le risque de dommage aux structures sous l'effet des vibrations ferroviaire, il ne concerne que les constructions distantes de quelques mètres de la voie ferrée. Les voies ferrées sont en effet conçues pour éviter d'endommager les structures les plus proches constituées de la voie elle-même et de ses ouvrages et installations techniques (supports caténaires, signalisation, bâtiments techniques). Les dommages susceptibles de se produire sont généralement superficiels et concernent des fissurations d'enduits ou de plâtre et des extensions de fissures. Ces vibrations peuvent agir également comme un facteur secondaire qui va accélérer ou aggraver des dommages provoqués par d'autres phénomènes (choc thermique, retrait/gonflement du sol, fragilité des fondations, ...).

Il est difficile de définir des niveaux de vibrations considérés comme des seuils de référence mais nous rapportons ci-après un retour d'expérience d'une investigation vibratoire relative à la modernisation d'une ligne ferroviaire dite Sillon Alpin. Sur un linéaire de 120 km, 62 habitations ont été recensées a priori et selon les enquêtes comme potentiellement sensibles au regard des vibrations. Elles se situent toutes à une distance inférieure à 23 m du bord de la plateforme circulé par des TER, Corails et quelques FRET avant les travaux de modernisation.

Au regard du dommage aux biens, un seul bâtiment est exposé à plus de 2,5 mm/s, soit la moitié du seuil où la probabilité d'apparition de désordre est non négligeable, les

autres bâtiments ont des valeurs comprises entre 0,4 et 1,5 mm/s.

Le risque d'endommager les structures proches des voies ferrées est quasi inexistant pour les lignes sur ballast qui constitue un bon dispositif antivibratile.

De plus, comme pour le bruit, on peut s'attendre à un bonus vibration avec le nouveau matériel utilisé pour l'autoroute ferroviaire.

Il existe un mode opératoire de mesure de ces vibrations et des valeurs limite reconnues permettant de caractériser ce risque. Chaque structure bâtie ayant sa propre réponse aux vibrations. Ces études ne peuvent toutefois être menées qu'au cas par cas.

### Réponse de RFF à la question 7 du thème 1

Le maître d'ouvrage a une obligation de résultat en ce qui concerne la protection contre les nuisances acoustiques.

Des mesures de bruit seront ainsi réalisées à la mise en service pour s'assurer du respect des obligations réglementaires et vérifier les niveaux de bruit (aux mêmes endroits que les points fixes réalisés lors de l'état initial). Par exemple, ces mesures seront réalisées, sur la section Cenon-Niort, d'une part à la réception des travaux d'écrans acoustiques, d'autre part à la réception des travaux d'isolation de façade.

### Réponse de RFF à la question 8 du thème 1

Dans le cadre de l'étude détaillée, une modélisation sous logiciel de propagation acoustique a été réalisée sur la base de la BD Topo© 2009 de l'IGN. Des mises à jour sur le bâti ont été effectuées lors de la campagne de 2010.

Étant donné le linéaire étudié, il est possible que l'actualisation n'ait pas été exhaustive, il s'agit en effet d'une première étude d'identification des dépassements de seuil qui sera affinée lors d'études ultérieures. La suite des études permettra d'identifier les bâtiments récents ou rénovés, et de réaliser des modélisations plus approfondies avant de finaliser les choix techniques et le dimensionnement des protections. Les habitations identifiées lors de l'enquête comme non prises en compte à ce stade feront l'objet d'un traitement spécifique.

Rappelons cependant que toute construction nouvelle s'installant aux abords d'une voie ferrée classée au titre du bruit (arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996) est tenue de respecter des contraintes d'isolement acoustique définies par la catégorie de l'infrastructure.

#### 3.2.1.1.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

### I- Commentaires de la commission d'enquête

#### 11 – Sur les réponses du pétitionnaire :

La commission d'enquête aurait apprécié que le pétitionnaire réponde aux observations formulées dans le procès-verbal de notification suivant le canevas proposé, ce qui aurait permis d'éclaircir certains points :

- application du principe de précaution en matière de bruit et de vibrations,
- efficacité des mesures prises, insuffisance des études ou préconisation d'autres solutions ou itinéraires alternatifs,
- pollution, santé (poussières, champs magnétiques et électromagnétiques, dangers de la circulation, dégagements de CO<sub>2</sub>, aux odeurs, aux particules et à celles remises en suspension).

Néanmoins, la commission d'enquête estime que, s'agissant de ce projet, les risques

inhérents au bruit et aux vibrations sont avérés et relèvent donc de la prévention et non pas du principe de précaution, forme de prudence dans l'action, qui s'intéresse aux risques potentiels en recouvrant les dispositions mises en œuvre de manière préventive afin d'éviter un mal ou d'en réduire les effets, avant qu'il ne soit trop tard

**La commission d'enquête prend acte des réponses du pétitionnaire sur :**

- Les inquiétudes relatives aux nuisances liées aux trains de fret de grande longueur ;
- Les demandes de protections acoustiques dans les zones sans transformation significative du bruit ;
- Les demandes de murs antibruit dans les zones avec transformation significative du bruit ;
- Le suivi de la réalisation des travaux ; (paragraphe 1, 2, 3, 6).

**La commission d'enquête estime, par ailleurs, que les réponses du pétitionnaire aux recommandations 16 et 18 de l'AE, préconisant la « reprise et le complément d'études acoustiques et vibratoires » et « d'identifier les points noirs bruit découlant du projet et de préciser leur traitement. » sont incomplètes (paragraphe 4 et 5).**

**12 – Sur les réponses aux questions formulées par la commission d'enquête :**

**S'agissant de la question n°1**, la commission d'enquête estime que le pétitionnaire répond aux demandes relatives à l'information concernant le recensement des Points Noirs du Bruit et la méthodologie utilisée.

***Cependant il n'apporte pas de précisions sur l'ordre de grandeur, le coût estimé du traitement et les délais de réalisation posés sur l'apparition aux abords du parcours de nouveaux Points Noirs du Bruit dont l'augmentation serait inférieure à 2 décibels.***

Il est à noter que cette question a fait l'objet de la recommandation 18 de l'Autorité Environnementale (« L'AE recommande d'identifier les points noirs bruit découlant du projet et de préciser leur traitement. ») en écho aux déclarations du pétitionnaire (« Le risque d'apparition de PNB supplémentaires liés à l'augmentation à terme des niveaux sonores du fait du projet ne sera pas abordé directement dans cette étude. .../... **En effet, il paraîtrait délicat aujourd'hui de proposer une résorption des seuls PNB supplémentaires éventuellement induits par le projet sans s'attaquer en même temps à ceux préexistants.** »).

Le complément apporté alors par le maître d'ouvrage, («...le risque d'apparition de PNB supplémentaires liés à l'augmentation à terme des niveaux sonores du fait du projet est bien abordé dans cette étude.../... »), contredit le contenu du dossier (« Le risque d'apparition de PNB supplémentaires liés à l'augmentation à terme des niveaux sonores du fait du projet ne sera pas abordé directement dans cette étude »).

**S'agissant de la question n°2**, la commission d'enquête prend acte de la réponse de RFF complétée par VIIA relatives aux indicateurs de bruit mais signale néanmoins, concernant l'utilisation de l'indice événementiel L<sub>Amax</sub>, que le Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France, dans son avis du 6 mai 2004 relatif à la protection de la santé des personnes exposées au bruit des avions, préconise :

- « - pour évaluer et gérer la gêne liée au bruit des infrastructures aéroportuaires, d'utiliser l'indice L<sub>den</sub> et de ne pas dépasser, en façade des habitations, un niveau L<sub>den</sub> de 60 dB(A), toutes sources confondues ;
- pour évaluer et gérer la perturbation du sommeil par le bruit des



*infrastructures aéroportuaires, d'introduire dans la réglementation un indice événementiel, le LAmax (LAeq intégré sur 1 seconde) et de respecter pendant la période 22h-6h en façade des habitations, les critères suivants, correspondant aux recommandations de l'OMS en prenant en compte un isolement de façade de 25 dB(A) :*

- *LAeq < 55 dB(A) (toutes sources confondues) ;*
- *moins de 10 évènements sonores, toutes sources confondues, avec un LAmax > 70 dB(A) ».*

De plus, au niveau européen, la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit a défini différents indicateurs globaux. Ces indicateurs sont particulièrement indiqués dans le cadre de sources de bruit continu (trafic routier). Par contre, pour des sources de bruit intermittent comme le bruit du trafic ferroviaire ou le bruit du trafic aérien, il est indispensable d'utiliser en complément des indicateurs représentatifs d'événements acoustiques (passages de train, passages d'avion...) comme le LAmax (niveau maximum de bruit mesuré avec une pondération fréquentielle A, durant une période de temps donnée).

A noter enfin que la presse s'est récemment fait l'écho de la création d'un nouvel indice de bruit simple correspondant au ressenti des populations. Là où les indicateurs classiques se fondent sur l'intensité moyenne du bruit, ce qui ne permet pas de tenir compte de phénomènes ponctuels ou d'addition sonore comme les klaxons, passages de train ou d'avion, celui-ci est "adimensionnel" et prend en compte les pics de bruit et leur émergence au cours de la journée.

**S'agissant de la question n°3, la commission d'enquête prend acte de la réponse du pétitionnaire mais aurait souhaité que les projets en cours et les impacts de l'AFA sur ces derniers, notamment en ce qui concerne les domaines relatifs aux nuisances et aux pollutions, soient explicités même brièvement.**

**S'agissant de la question n°4, la commission d'enquête prend acte de la réponse du pétitionnaire et de son engagement à « désigner un interlocuteur unique identifié par région chargé de faciliter les relations entre les propriétaires, élus, associations et le pétitionnaire ».**

**S'agissant de la question n°5, la commission d'enquête prend acte de la réponse du pétitionnaire et notamment de l'éventualité, dans des cas très spécifiques de risques majeurs de nouveaux dommages, de procéder, au cas par cas, à la pose de systèmes antivibratoires.**

**S'agissant de la question n°6, la commission d'enquête, estime que le pétitionnaire aurait pu apporter certaines précisions concernant notamment la mise en œuvre du traitement des moyens de recours des propriétaires dans la durée.**

**S'agissant de la question n°7, la commission d'enquête considère que le pétitionnaire répond partiellement à la question posée concernant les nuisances.**

**S'agissant de la question n°8, la commission d'enquête considère que le pétitionnaire n'apporte pas de réponse spécifique à l'exemple cité, néanmoins, il précise les critères retenus pour la base de l'étude acoustique.**

**Concernant les habitations identifiées lors de l'enquête comme non prises en compte, la commission d'enquête prend acte de l'engagement du pétitionnaire de les identifier par des études ultérieures, de réaliser des modélisations plus approfondies avant de finaliser les choix techniques et le dimensionnement des protections et de les traiter spécifiquement.**

## **II- Appréciations de la commission d'enquête**

La commission d'enquête estime que le pétitionnaire a respecté la réglementation en ce qui concerne les nuisances sonores en considérant l'ensemble du linéaire concerné par les circulations supplémentaires d'AF liées au projet, comme étant en zone de modification d'infrastructure (et non pas les seules zones de tunnels et évitements).

Des incohérences, voire des aberrations dans le traitement des situations envisagées ou retenues peuvent être constatés (les zones faiblement chargées sont plus sensibles aux émergences et sont prises en compte et traitées prioritairement aux zones à bruit plus important notamment en zones urbaines denses par exemple).

Un important contentieux dans le domaine de la communication, a intégré des préoccupations du public non spécifiques au projet mais plutôt liées à la circulation générale des trains notamment du transport de fret existant, accentuant ainsi l'inquiétude et le rejet du projet par le public.

***La commission d'enquête estime que le nombre élevé d'occurrences relatives à la problématique du bruit est particulièrement représentatif de la sensibilité du public et que la qualité apportée au traitement de cet item conditionnera fortement l'acceptabilité sociale du projet et corrélativement l'avenir du transport de fret ferroviaire.***

***La commission d'enquête considère que les enjeux attachés à cette acceptabilité sociale ne pourront être garantis que si le pétitionnaire prend en compte trois axes d'actions :***

### **1- le respect strict des engagements pris à savoir :**

- désigner un interlocuteur unique identifié par région chargé de faciliter les relations entre les propriétaires, élus, associations et le pétitionnaire ;
- procéder éventuellement, dans des cas très spécifiques de risques majeurs de nouveaux dommages, et au cas par cas, à la pose de systèmes antivibratoires ;
- ***pour les habitations identifiées lors de l'enquête comme non prises en compte, de les identifier lors des études ultérieures, de réaliser des modélisations plus approfondies avant de finaliser les choix techniques et le dimensionnement des protections et de les traiter spécifiquement.***

### **2- la mise en œuvre d'une indispensable information vulgarisée vers les riverains, ciblée sur le questionnement du public notamment sur :**

- l'ordre de grandeur, le coût estimé du traitement, les délais de réalisation relatifs à l'apparition aux abords du parcours de nouveaux Points Noirs du Bruit dont l'augmentation serait inférieure à 2 décibels, donc non traités et qui seraient susceptibles de passer en Points Noirs du Bruit ;
- une localisation des bâtiments pour lesquels le projet est susceptible d'avoir des impacts en termes de vibration perçue, une évaluation de la gêne susceptible d'être occasionnée pour les occupants de ces bâtiments et une description des mesures qui seront mises en œuvre afin d'éviter, de réduire et de compenser ces impact ;
- la mise en œuvre du traitement des moyens de recours des propriétaires dans la durée, y compris pour les problèmes liés aux vibrations;
- l'efficacité des mesures prises, la préconisation d'autres solutions ou itinéraires alternatifs ;

- la pollution et la santé (poussières, champs magnétiques et électromagnétiques, dangers de la circulation, dégagements de CO2, aux odeurs, aux particules et à celles remises en suspension) ;
- les nuisances en général.

**3- l'augmentation significative des moyens financiers dédiés à la mise en œuvre des protections acoustiques au delà du strict respect de la réglementation** (pour mémoire, les mesures compensatoires envisagées par le pétitionnaire représentent un coût de 5 660 k€ HT, y compris la résorption des bâtiments dépassant les seuils Points Noirs du Bruit estimée à 690 k€ HT) **suivant 3 axes complémentaires :**

- **le traitement des Points Noirs du Bruit supplémentaires liés à l'augmentation à terme des niveaux sonores du fait du projet ;**
- **l'intégration dans le programme des études ultérieures de modélisations plus approfondies destiné à finaliser les choix techniques et le dimensionnement des protections et à les traiter spécifiquement, des tronçons présentant un niveau de bruit de forte densité notamment ceux situés en zone urbaine dense ;**
- **la prise en compte des demandes spécifiques du public ;**

**Et en s'appuyant sur :**

- **une mise en œuvre de critères plus représentatifs (du type "adimensionnel") de la gêne ressentie par le public ;**
- **le contenu des nombreuses observations déposées pendant l'enquête publique ;**
- **une communication spécifique non technique sur les méthodologies retenues).**



### 3.2.1.2. Thème 2 : le transport de matières dangereuses

Le transport de matières dangereuses signifie pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, la prise en charge de substances susceptibles de présenter un danger pour toute personne, que ce soit lors d'une simple fuite accidentelle, ou lors d'accidents graves (déraillement, collision) ; cela implique la nécessité, notamment en fonction des observations formulées, de connaître :

- La nature des produits transportés (chimiques, nucléaires, autres ?)
- Les substances déjà présentes au sol, à proximité des voies, faisant craindre un effet de propagation, en cas de sinistre.

3.2.1.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :

#### 11 - Analyse quantitative des observations , courriers et/ou courriels :

Tableau montrant par secteurs, le nombre d'occurrences « Transport de matières dangereuses »

Secteurs	Occurrences
S 1 Pyrénées Atlantiques. Landes	3
S 2 Gironde	40
S 3 Charente Maritime, Deux Sèvres, Vienne	49
S 4 Indre et Loire, Loire et Cher, Loiret, Eure et Loire.	0
S 5 Essonne, Val de Marne, Seine et Marne, Seine Saint Denis Val d'Oise	120
S 6 Aisne, Oise, Somme	15
S 7 Nord, Pas de Calais	1
<b>Total</b>	<b>228</b>

Le nombre total d'occurrences pour ce thème s'élève à 228, le situant au 3<sup>o</sup> rang de l'ensemble des occurrences ; après le thème 1 (nuisances sonores et vibrations) avec 484 occurrences, et après le thème 7 (Divers, autres problématiques), avec 252 occurrences.

L'analyse de la répartition géographique des observations fait apparaître une forte concentration sur le secteur 5 (région Parisienne) : 120 observations soit plus de la moitié des occurrences relatives à ce thème.

Plus précisément, la forte majorité des observations, dans ce secteur, se concentre sur la commune de Drancy (Seine St. Denis), avec un nombre supérieur à 94.

#### 12 - Analyse qualitative des observations, courriers et/ou courriels :

Les observations relatives au transport de matières dangereuses se décomposent en plusieurs items en fonction de leur précision. Ainsi, 3 catégories d'items peuvent être relevées :

- o **Item 1** : Crainte exprimée par rapport à des sites industriels dangereux, déjà répertoriés
- o **Item 2** : Crainte exprimée par rapport à des zones habitées (logements ou écoles)
- o **Item 3** : Crainte exprimée de manière générale

Tableau montrant la répartition des items, selon les secteurs

ITEM	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	TOTAL PAR ITEM
1 Crainte par rapport à des sites industriels déjà répertoriés	0	0	4	0	34	0	0	38
2 Crainte par rapport à des zones habitées	0	1	0	0	9	0	0	10
3 Crainte « de manière générale »	3	39	45	0	77	15	1	180
TOTAL PAR SECTEUR	3	40	49	0	120	15	1	228

On constate que le secteur 5 (Région Parisienne) emporte la majorité des préoccupations du public, par rapport aux sites industriels déjà connus ; plus particulièrement dans la commune de DRANCY (Seine St. Denis), avec la gare de triage, où une véritable angoisse est palpable.

Il faut préciser ici, l'allusion faite à une décision du Préfet de la Seine St. Denis prise courant mai 2013, d'instaurer un périmètre de protection de 620 mètres, autour de la gare de triage de Drancy.

Cette décision, qui concerne également la ville de LE BLANC MESNIL, viserait à ne pas accroître la population dans cette zone,

La région Parisienne est également majoritaire pour les préoccupations d'ordre général.

On retrouve cette crainte, assez importante, mais à un degré moindre, dans les secteurs 2 (Gironde) et Secteurs 3 (Charente maritime, Deux Sèvres, Vienne)

### 13 - observations les plus significatives par item :

#### **Item 1 : Crainte par rapport à des sites industriels déjà répertoriés**

Association « Vienne Nature » (Obs 7 du registre de Poitiers).. « avis négatif, principalement en raison de la situation du site Seveso Seuil Haut, PICOTY (mitoyen de la future ligne de ferroutage.. devra être réexaminée (modification du PPRT) et entreprise avisée en amont, du transport de matières dangereuses... »

Commune de Saintes (Obs 10 du registre de la même ville).. « La commune est en attente de compléments et d'explications sur les remarques et interrogations suivantes : impacts sur le plan communal de sauvegarde : ce projet ne doit il pas justifier sur les risques, en cas d'accidents majeurs, compte tenu de la densité des espaces urbanisés traversés (lycées, écoles, pavillons)

M. EIDELSTEIN, maire de Chasseneuil du Poitou (86), (courrier n° 43 adressé au président de la commission « attire l'attention sur le fait que cette commune est déjà impactée par plusieurs couloirs de nuisances (LGV, A 10, RD 910) sans compter les risques technologiques (sites Seveso, seuil haut)

Association Nature Environnement 17, (Obs 1 du registre de la Préfecture de la Charente maritime) ... « 2 ZNIEFF à Saintes, avec des risques industriels avec le transport des matières dangereuses.. » .. « s'agissant des sites Seveso, seuls les seuils hauts sont étudiés ».. « pour la Charente maritime, l'étude de dangers devra tenir compte des sites BUTAGAZ et SIGAP-QUEST »..

M. et Mme CUTINI (Obs 11 du registre de Villeneuve le Roi) « ne sont pas d'accord pour le passage de l'autoroute ferroviaire atlantique car subissent à Villeneuve le Roi de multiples nuisances (risques d'inondation, aéroport, site Seveso II, ... les 4 à 8 passages par jour de



*marchandises voire de produits dangereux vont en rajouter »*

M. GONZALES, Maire (Obs 15 du registre de Villeneuve- le Roi) déclare « *une étude devrait évaluer les impacts de ce projet sur le site Seveso et le type de marchandises transportées* »,

Les Elus Ecologistes de Blanc Mesnil (Obs 1 du registre N°1 de Drancy) « *dénoncent le passage par la gare de triage de Drancy concentrant déjà des risques chimiques et nucléaires avec le stationnement des wagons* »

Mme BOISSY (Obs 25 du registre N°1 de Drancy) met en avant les éléments suivants: « *augmentation prévisible du transit de matières explosives et nucléaires alors qu'elles pourraient passer par Amiens* », « *gare de triage déjà bombe à retardement mais encore plus de nuisances sonores et qualité d'air déjà en alerte pollution* » « *périmètre de 620 m autour de la gare désormais déclaré inconstructible* »

M. et Mme GORRE (Observation 36 du registre N°1 de Drancy) font observer « *stockage et tri des produits dangereux, en zone urbaine avec interdiction de construire autour de 600 m → dévaluation de l'immobilier (mais pas diminution des impôts fonciers)* », « *les trains transporteront toutes sortes de produits dangereux* »

M. RAMOS Président du CORIGAT - Collectif des Riverains de la Gare de Triage – (Obs 3 du registre N°2 de Drancy) à la suite de l'arrêté du préfet du 93 et de son porter à connaissance a fait part des remarques suivantes : « *projet comme inacceptable pour deux raisons : possibilité de passer en zone urbaine dans le 93, ne fût-ce que pour transiter, sans même stationner ni trier est aussi inacceptable car il y a déjà concentration des risques chimiques, toxiques, inflammables, explosifs et nucléaires ainsi que des nuisances sonores* »

Motion de la ville de DRANCY (Obs 35 du registre N°2 de Drancy) qui affirme que « *le Conseil Municipal refuse qu'on vienne ajouter des risques supplémentaires avec ces trains transportant des remorques de produits inflammables, explosifs, radioactifs, toxiques, voire mortels au milieu des habitants de notre Ville* »

### **Item 2 : Crainte par rapport à des zones habitées**

Le Conseil Municipal de Clion sur Seugne – 17 (Obs 9 du registre de Poitiers) estime que « *Le transport de produits dangereux représente une préoccupation forte avec la présence d'une école maternelle à 50 m de la voie ferrée* »

M. FERRERE (Obs 82, du registre N°1 de Drancy) « *souhaite que l'itinéraire prévu soit modifié, en évitant les zones où la population est très importante..* »

Mme ELSODY (Obs 29 bis du registre N°2 de Drancy) « *déclare que le transport de matières dangereuses ira croissant, dans une zone à densité urbaine importante..* »

Mme HUEZ (Obs 30 du registre N°2 de Drancy) « *demande s'il est normal de faire passer des trains dangereux dans des zones peuplées.. le train est sûr, nous l'avons noté l'année dernière, au Canada, en Espagne et même à Brétigny sur Orge..* »

Délibération du Conseil Municipal de Villepinte (Obs 38 du registre N°2 de Drancy) .. « *le conseil municipal réaffirme son refus de voir transiter ou stationner, en gare de Drancy, des produits qui peuvent menacer la vie de plusieurs dizaines milliers de personnes..* »

Délibération du Conseil Municipal de Marsas (observation n° 5 commune de St. Yzan de Soudiac) « *..La municipalité attire l'attention sur le transport de matières dangereuses en zones habitées et longeant la ligne LGV..* »

### **Item 3 : Crainte exprimée de manière générale**

Mme BROQUE Juliette (Obs 2 du registre n°1, de Drancy) .. « *Je ne veux pas des trains, suite à la dangerosité des trains chimiques..* »

Mme BROQUE Danièle (Obs 3 du registre N°1 de Drancy).. « *Non à ces nouveaux trains, suite au danger des trains chimiques* »..

M. GRANDGUILLAUME (Obs 5 du registre N°1 de Drancy) « *déclare son opposition à l'autoroute ferroviaire, en raison des risques technologiques majeurs..* »



M. et Mme DAUX (Obs 14 du registre N°1 de Drancy) « déclare avoir déjà des gros problèmes avec la gare de triage, et ses wagons dangereux et disent non à ces nouveaux trains.. »

Mme STAUB (Obs 26 du registre N°1 de Drancy).. « contre le passage de l'autoroute ferroviaire en raison du danger représenté par les produits chimiques transportés par ces trains.. »

M. BIDAULT (Obs 32, du registre N°1 de Drancy) « déclare être contre cette autoroute ferroviaire, car surajouter cette autoroute à nos problèmes de transports de produits toxiques, nous semble absolument scandaleux.. »

Syndicat des Eaux du Vivier (SEV) de Niort (Obs 10 du registre de Niort) .. « attire l'attention sur les dangers des marchandises transportées et les précautions à prendre en cas de pollution sur site.. demande la garantie que toutes les mesures inhérentes aux risques technologiques et environnementaux soient étudiées de manière approfondie... »

Des ANONYMES (Mails 254, 268 et 296 ) et M. VERGNAULT (Mail 273 Commune de MARGNY).. « émettent un avis défavorable compte tenu des nuisances et des dangers des matériaux transportés.. »

### 3.2.1.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

S'agissant du transport des matières dangereuses, il convient de rappeler les éléments du dossier qui concourent spécifiquement à expliciter ce thème.

#### **Livre 2, intitulé «Etude d'impact »**

page 83 : Phase travaux « impacts associés aux travaux, sur les ouvrages d'art, soumis à étude d'impact.. »

Pour chacun des ouvrages d'art (Tunnel de Saint. Esprit, de Mousserolles, de Camp de Prats, et Pont route de la Citadelle) : Les impacts : « risques de détérioration de wagons-citernes, pendant la phase travaux » Mesures : « nettoyage des déchets après chaque journée de travail » « Consignes de sécurité rappelées »

Page 84 « impacts et mesures en phase d'exploitation » Impacts : « report de PL sur le fer » Mesures : « respect de la réglementation, vérifications des convois, mise en place de plan d'urgence interne en cas d'accident.. »

#### **Pièce 3 « Avis de l'autorité environnementale et avis émis sur le projet avant l'enquête »,**

page 14/31.. »L'absence de recensement des sites SEVESO « seuil bas » n'est des lors pas compréhensible, pas plus que l'absence de toute mention des PPRT susceptibles de concerner la voie ferroviaire.. » .. ; » L'Ae recommande de mieux caractériser, site industriel, par site industriel, sur la base de l'étude de danger de chaque site SEVESO et, le cas échéant du projet lui-même, l'état initial en terme de risque technologique »

#### **Pièce 4 « Mémoire complémentaire à l'étude d'impact suite avis de l'Ae » L'état initial :**

Pages 40 et 49, pour DOURGES et TARNOS ... L'analyse des effets

Pages 57 et 60 « Impacts et Mesures prises »

#### **Pièce 4 (volume suivant) « Mémoire complémentaire à l'étude d'impact suite avis de l'Ae »**

Page 24 « Sur les risques – Compléments apportés par le MO « La part du tonnage de matières dangereuses ... est estimée à 1,2 % du trafic total ».. concernant l'évaluation des impacts du projet sur le PPRT, cette analyse n'est possible que pour les sites ayant fait l'objet d'un PPRT approuvé à la date de la présente étude d'impact.. »

Les pages 25, 26, 27 recensent les sites SEVESO, seuil haut « par région » avec état d'avancement du PPRT et impact sur l'AFA.

## 3.2.1.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

Il est écrit dans la pièce 2 - Etude d'impact Vol 1 RNT – Page 71 :

« Les terminaux de Tarnos et de Dourges sont conçus pour traiter à terme des rames de 1 050 mètres. Toutes les marchandises seront acceptées sur le service, à l'exception de certaines marchandises dangereuses, qui seront définies dans le cadre de l'étude de danger, et des animaux vivants »

**Question 1 :**

La commission d'enquête souhaiterait connaître la liste des matières dangereuses qui ne seront pas acceptées, sachant qu'en dehors de cette liste, toutes les autres matières dangereuses seront acceptées ?

**Question 2 :**

La commission d'enquête souhaiterait connaître précisément quels sont les moyens mis en œuvre pour contrôler la nature des marchandises au chargement, et, plus généralement, pour en assurer la sécurité tout au long du parcours.

## 3.2.1.2.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

**Réponse de VIIA Atlantique à la question° 1 du thème 2**

*Les éléments présentant le transport de matières dangereuses sont présentés dans la pièce 4 du dossier d'enquête, volume 2, Mémoire complémentaire de VIIA Atlantique, chapitre sur les Effets permanents spécifiques liés au transport de matières dangereuses (TMD). D'autres précisions sont apportées dans le dossier d'enquête (pages 265 pour le terminal de Dourges et page 303 pour le terminal de Tarnos).*

Les marchandises qui pourront être transportées par le service de l'autoroute ferroviaire Atlantique dans les véhicules routiers seront de tous types :

- palettes de marchandises diverses ;
- liquides ;
- pulvérulents ;
- pondéreux ferrailles ou matériaux ;
- produits sous température dirigée (transports frigorifiques, etc.) ;
- etc.

Les matières dangereuses ne représentent qu'une très faible part des marchandises qui pourront être transportées par le service de l'autoroute ferroviaire Atlantique : 1,2% en poids de marchandises transportées (correspondant à environ 4% de semi-remorques transportant des matières dangereuses). La plupart des semi-remorques transportent à la fois des matières dangereuses et des produits non dangereux.

Le service d'autoroute ferroviaire acceptera les marchandises dangereuses respectant simultanément les référentiels routiers (ADR<sup>2</sup>) et ferroviaires (RID<sup>3</sup>) : étant donné que les trajets initiaux s'effectuent par route jusqu'au terminal de transbordement, les matières interdites par la réglementation ADR ne seront pas acceptées sur le terminal.

Pour réduire les risques liés aux matières dangereuses, VIIA Atlantique a fait le choix d'exclure les produits les plus dangereux et de ne pas les transporter sur les trains du service d'autoroute ferroviaire atlantique.

Il s'agit notamment des produits et matières suivants (tableau extrait du mémoire complémentaire de VIIA Atlantique, pièce 4 du dossier d'enquête) :

<sup>2</sup> ADR : Accord européen relatif au transport international des marchandises

<sup>3</sup> RID : Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail - Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses

Classe de matières dangereuses	Type de produits	Service d'autoroute ferroviaire Atlantique
1	Matières et objets explosibles	<b>Exclu du service Atlantique</b>
2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	<b>Exclu du service Atlantique</b>
3	Liquides inflammables	Accepté sur le service Atlantique
4.1	Matières solides inflammables	Accepté sur le service Atlantique
4.2	Matières sujettes à l'inflammation spontanée	Accepté sur le service Atlantique
4.3	Matières qui au contact de l'eau dégagent des gaz inflammables	Accepté sur le service Atlantique
5.1	Matières comburantes	Accepté sur le service Atlantique
5.2	Peroxydes organiques	<b>Exclu du service Atlantique</b>
6.1	Matières toxiques	<b>Exclu du service Atlantique</b>
6.2	Matières infectieuses	Accepté sur le service Atlantique
7	Matières radioactives	<b>Exclu du service Atlantique</b>
8	Matières corrosives	Accepté sur le service Atlantique
9	Matières et objets dangereux divers	Accepté sur le service Atlantique

**Tableau 26 : Matières dangereuses admises sur l'autoroute ferroviaire Atlantique**

(Source : VIIA Atlantique)

Ainsi, les matières radioactives/ nucléaires, explosibles et toxiques ne seront pas transportées sur les trains d'autoroute ferroviaire.

### Réponse de VIIA Atlantique et de RFF à la question° 2 du thème 2

**VIIA Atlantique est responsable des opérations de chargement et de déchargement sur les trains** et à ce titre prend toutes les mesures nécessaires pour sécuriser le transport des semi-remorques, y compris celles transportant des produits classés comme dangereux. La prévention des accidents de circulation et de transbordement est assurée grâce à la conception du terminal (voies de circulations large) et à l'organisation de l'exploitation :

- Lors de la réservation, le transporteur routier est tenu d'indiquer si son chargement inclura ou pas des matières dangereuse et de déclarer la classe et la quantité prévue. Une réservation ne peut pas lui être accordée si les matières dangereuses déclarées ne sont pas autorisées (c'est à dire si elles ne sont pas acceptées au transport par les trains du service d'autoroute ferroviaire atlantique – cf. question précédente).
- Lors de l'arrivé d'un poids lourd à l'entrée du terminal,
  - les opérateurs du terminal contrôlent les documents de transport que le chargeur (industriel commerçant...) a remis au transporteur. Ce document légal et obligatoire (CMR, Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route) intègre, entre autres, la nature de la marchandise et comporte le détail du chargement. Dans le cas où la semi-remorque contient des matières dangereuses, les informations contenues dans le CMR sont comparées aux informations déclarées lors de la réservation. En cas d'écart, la nature des matières dangereuses transportées sont vérifiées ; ne seront acceptées sur le service Atlantique que les semi-remorques contenant des matières dangereuses autorisées.

Dans le cas contraire, la semi-remorque est refusée et la réservation correspondante est annulée par VIIA Atlantique.

- L'opérateur de VIIA Atlantique procède ensuite à un contrôle visuel de l'état de la semi-remorque et, en particulier dans le cas de matières dangereuses, s'assure de l'absence de fuite ou de trace suspectes.
- Lors du chargement sur le wagon un nouveau contrôle visuel est effectué par l'opérateur chargeant la semi-remorque.
- Un contrôle visuel d'ensemble du train (chaque wagon et son chargement donc chaque semi-remorque) est effectué avant le départ du train.
- Lors de l'arrivée d'un train, les opérateurs du terminal effectuent un contrôle d'ensemble du train (chaque wagon et son chargement donc chaque semi-remorque).
- Lors du déchargement du wagon un nouveau contrôle est effectué par l'opérateur déchargeant la semi-remorque.
- Lorsque le chauffeur routier récupère une semi-remorque sur le terminal, il doit effectuer un contrôle visuel (fuite, défaut...) avant de prendre en charge la semi-remorque.

Ainsi, toutes les semi-remorques sont visuellement inspectées à 3 reprises pendant leur séjour sur le terminal. Le contenu de chaque semi-remorque est déclaré par le transporteur routier avant chargement sur les wagons. Les semi-remorques sont chargées sur les wagons par du personnel du terminal, formé à la conduite des engins de manutention.

Un conseiller à la sécurité habilité par un organisme agréé, connaissant la nature et des risques des produits transitant par le site est présent sur le terminal. Une fois chargées sur le wagon, les semi-remorques sont fixées, sécurisées et ne sont donc pas mobiles.

Avant le départ de chaque train, des documents de transport ferroviaire sont édités. Ces documents sont remis au conducteur du train et accompagnent le train tout au long de son parcours. Ces documents intègrent une description technique de la composition du train (nombre de wagons, position de chaque wagon dans le train, masse chargée dans chaque wagon,...). Si une semi-remorque transporte des matières dangereuses, les informations correspondantes (classe, type, code emballage... wagon dans lequel cette semi-remorque est chargée, sa position dans le train...) sont clairement identifiées.

Les marquages réglementaires (plaques en forme de losange portant le code des matières transportées) et fixées sur les semi-remorques restent par ailleurs visibles. Les produits transportés sont également identifiables par ce biais.

### **RFF est responsable de la circulation des trains d'autoroute ferroviaire sur le réseau ferré national.**

La sécurité des circulations n'est pas liée spécifiquement aux matières dangereuses, mais à tous trains circulant sur le RFN, contenant ou pas des matières dangereuses. Les référentiels ferroviaires (construction, entretien, circulation sur le réseau) en vigueur permettent de **garantir la sécurité de ces circulations à un niveau maximal**.

De plus, le transport des marchandises dangereuses est soumis à la réglementation internationale (RID), introduit dans le droit français par l'arrêté dit « Transport de matières dangereuses » du 29 mai 2009. Cette réglementation RID définit, entre autres, la liste des marchandises dangereuses pouvant être transportées par fer, les rôles et responsabilités de chacun, les emballages en fonction des produits, les types de citernes à utiliser en fonction des produits, etc.

Toute entreprise ferroviaire qui applique cette réglementation, a l'autorisation de



circuler sur le RFN (s'il a un certificat de sécurité bien entendu), et RFF ne peut l'interdire sans justifications ou sans proposer un itinéraire alternatif. L'entreprise ferroviaire a la responsabilité du transport à partir de l'acceptation du ou des wagons chez le chargeur et jusqu'au lieu d'expédition.

**Pour le passage des trains d'autoroute ferroviaire dans le périmètre de sites SEVESO, RFF apporte les précisions suivantes :**

Les sites SEVESO et leurs plans de prévention des risques technologiques (PPRT) ont été analysés dans le dossier en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale. Les contraintes propres au site et aux matières dangereuses transportées ont été prises en compte le passage des trains aux abords des sites.

Tout site Seveso seuil haut est soumis à PPRT, qui impose des contraintes aux riverains, mais aussi, le cas échéant, à RFF. Dans ce cas, RFF les applique, mais n'est pas à l'origine de ces contraintes.

Les impacts identifiés des PPRT sur le RFN peuvent être de différentes natures : des expropriations, des interdictions d'arrêt, de stationner, ... Chaque PPRT définit dans un processus, cadré par les services de l'Etat, sous la direction du Préfet, les mesures et expropriations éventuelles à imposer à toutes les personnes ou entités présentes dans le périmètre d'étude.

Ces mesures visent à assurer la sécurité du périmètre, dont les circulations ferroviaires éventuelles. Il n'appartient donc pas à RFF de définir ces mesures, mais éventuellement, site par site, de les appliquer. Enfin, aucune des infrastructures du RFN ne peut être considérée comme un site industriel, et à ce titre, aucune procédure de ce type n'est applicable.

Pour le passage du nord au sud de l'île de France, il y a peu d'alternatives : à l'est de Paris, deux itinéraires, dont l'un dédié au fret (le plus à l'est) sont utilisés.

La carte suivante illustre la position de ces deux itinéraires, et des détails sont donnés dans les réponses aux thèmes 4 et 5.

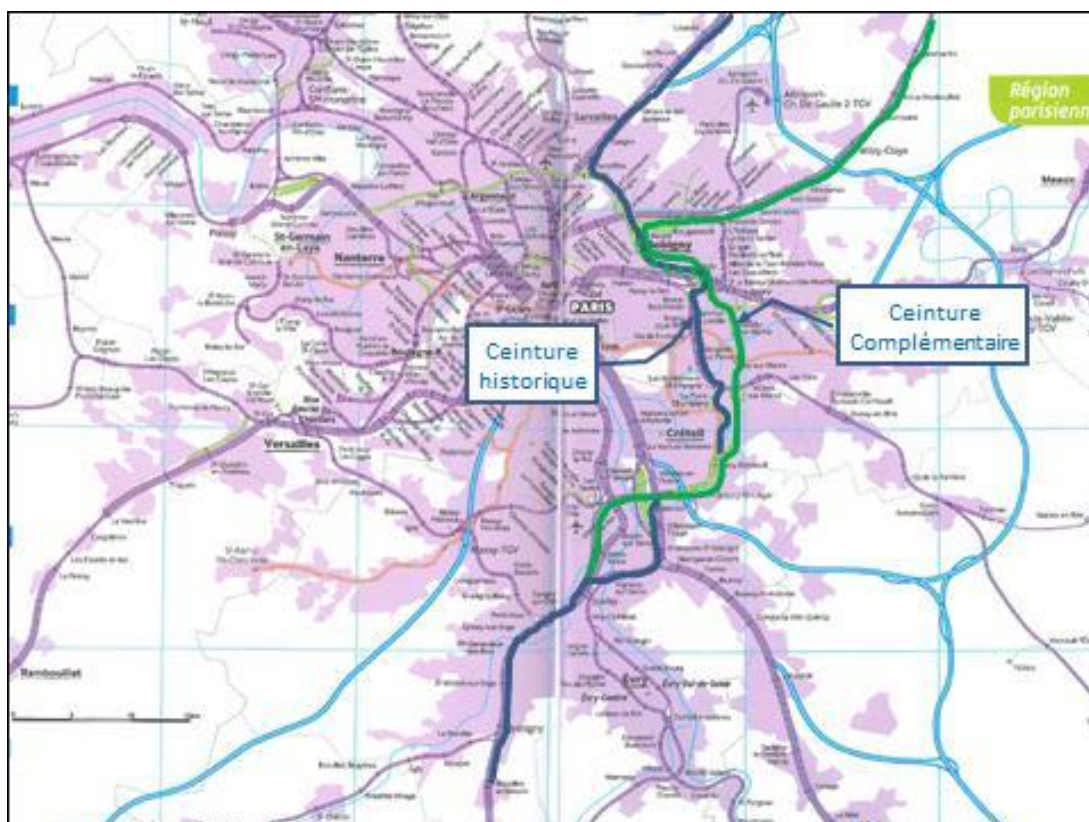


Figure 1: itinéraires des convois en région parisienne (source : RFF)



3.2.1.2.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

La commission d'enquête prend acte de ce que :

- Le contournement de la région Parisienne est quasiment impossible, en raison notamment de la conception très ancienne du réseau ferré national,
- Les matières dangereuses prises en charge sur les convois de l'autoroute ferroviaire seront en très faibles quantités (1,2 % des marchandises transportées), excluant notamment les déchets radioactifs,
- Les matières dangereuses sont contrôlées sur les convois, tout au long du parcours,
- Les matières dangereuses ne feront que transiter et ne seront en aucun cas stockées le long du parcours suivi,
- Le transport des matières dangereuses par rail présente globalement un risque moindre par rapport au transport par route,

Par ailleurs, face au danger représenté par la présence des matières dangereuses stockées aux abords des voies ferrées, le long du parcours, la commission d'enquête prend acte de la volonté du maître d'ouvrage de ne se conformer qu'aux obligations légales imposées par les Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) à proximité des sites classés « SEVESO Seuil haut », étant entendu que les sites « SEVESO Seuil bas, (moindres quantités de matières dangereuses stockées) n'imposent pas la mise en place de tels PPRT.



### 3.2.1.3. Thème 3 : les dépréciations immobilières

3.2.1.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème:

Ce thème traite de la crainte largement exprimée d'une baisse de la valeur des propriétés privées, c'est-à-dire pour les propriétaires, les pavillons, terrains privés, immeubles collectifs ;

Beaucoup plus rarement, une crainte s'est exprimée par rapport à l'avenir d'une entreprise, ce qui peut s'apparenter au thème de la dépréciation immobilière.

Cette inquiétude de la population a très probablement pour origine l'ensemble des nuisances causées par le passage de l'autoroute ferroviaire, en particulier les impacts sonores, vibrations, risques, perturbation de la circulation routière, pollution, etc..

#### 11 - Analyse qualitative des observations, courriers ou courriels:

Tableau montrant par secteurs, le nombre d'occurrences « Dépréciation immobilière »

Secteurs	Occurrences
S1 Pyrénées Atlantiques, Landes	2
S2 Gironde	13
S3 Charente Maritime, Deux Sèvres, Vienne	78
S4 Indre et Loire, Loir et Cher, Loiret, Eure et Loir.	2
S5 Essonne, Val de Marne, Seine et Marne, Seine Saint Denis, Val d'Oise	41
S6 Aisne, Oise, Somme	2
S7 Nord, Pas de Calais	0
<b>Total</b>	<b>138</b>

Le nombre total d'occurrences pour ce thème s'élève à 138,

L'analyse de la répartition géographique fait apparaître une majorité d'observations dans le secteur 3, au nombre de 78, soit plus de la moitié. Ces observations sont principalement recensées dans les Deux Sèvres, à Fors, puis Marigny et Niort.

#### 12- Nature des observations et répartition géographique

Les observations relatives à la dépréciation immobilière peuvent être décomposées en plusieurs items en fonction de leur précision. Ainsi, 3 catégories d'items peuvent être relevées :

- **Item 1** : Dépréciation du bien (simple observation)
- **Item 2** : Dépréciation du bien + demande indemnités

- **Item 3** : Dépréciation en raison de l'instauration d'un périmètre de 620 m autour de la gare de DRANCY (Protection des habitations)

ITEM	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	Total Items
1-Dépréciation du bien (simple observation)	2	11	43	1	22	2	0	81
2-Dépréciation du bien + demande indemnités	0	2	35	1	0	0	0	38
3-Dépréciation en raison de l'instauration d'un périmètre de 620 m autour de la gare de DRANCY (Protection des habitations)	0	0	0	0	19	0	0	19
<b>TOTAL PAR SECTEUR</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>78</b>	<b>2</b>	<b>41</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>138</b>

Il faut évoquer ici, une crainte particulière par rapport à une décision administrative, aux conséquences importantes pour bon nombre de riverains de la ligne ferroviaire, aux abords de Drancy et de Le Blanc Mesnil

Il s'agit d'un arrêté de M. le Préfet de la Seine St. Denis qui aurait été pris, courant 2013, instituant un périmètre de protection autour de la gare de triage de Drancy.

### 13 - Analyse quantitative des observations, courriers ou courriels par type d'item :

#### Item 1 : dépréciation du bien (simple observation)

Famille MCHELOT (Obs 25 du registre de Cestas) exprime son inquiétude « *dépréciation de la maison et de la qualité de vie* » ;

Mme REY GOREZ (Obs 27 du registre de Cestas) relaie les préoccupations des riverains concernés par le projet « *dévalorisation des biens immobiliers* » ;

Mr LAFARGUE (Obs 5 Sainte Eulalie – registre de Carbon Blanc) « *constate que les petites communes sont laissées pour compte. La commune est coupée en deux et ses biens seront dépréciés* » ;

Mme CORMERAIS (Obs 25 Sainte Eulalie déposé sur registre Carbon Blanc) parle d'un projet « *onéreux et inutile créant ...la dégradation de l'habitat, la dépréciation du patrimoine* » ;

Mr LAMBERT (Obs 40 Sainte Eulalie déposé sur registre de Carbon Blanc) dénonce « *la dévaluation du patrimoine foncier* ».

Mr RENOU (Mail 64 Commune de Carbon Blanc) « *...la fermeture des passages à niveau entraînera ... la baisse de valeur des immeubles* » ;

Mr NABOULET (Mail 143 Commune de Carbon Blanc) « *le projet entraînera la dégradation du cadre de vie, et donc la dévaluation des biens fonciers* » ;

Mme BRIODIN (Mail 170 Commune de Carbon Blanc) « *est opposée au projet qui génèrera ... la dévaluation des habitations* » ;

Mr et Mme LAUTIER (Mail 287 Commune de Carbon Blanc) « *...de plus la perte de la*

*valeur immobilière de notre maison engendrerait une injustice intolérable du à notre investissement qui court encore sur 15 années » ;*

Mme DADY, (Obs 5 du registre de Poitiers) « *est inquiète pour ..la dépréciation de son bien » ;*

Le Conseil Municipal de Clion sur Seugne (17), (Obs 9 du registre de Poitiers) « *émet un avis défavorable au projet tel qu'il est présenté considérant que ...le marché de l'immobilier va subir des dommages » ;*

Mlle ANTIER (Mail 248 Commune de Niort) « *attire l'attention sur la dépréciation des biens »*

Mme BALLANGER et M. GOBIN-POULAILLEAU, (Obs 5, 6 et 7 du registre de Saint Jean d'Angely) « *attirent l'attention sur ...la moins-value du bâti à la revente »*

Obs 8 St Jean

Mme et M. PERDRIAT (Obs 8 du registre de Saint Jean d'Angely) « *attirent l'attention sur ...la dévaluation de leur bien » ;*

Le Conseil Municipal de Chaniers (17) (Obs 7 du registre de Saintes et Obs 2 du registre de la Préfecture de Charente Maritime) fait observer que « *l'évaluation du patrimoine immobilier est non prise en compte »*

Le Conseil Municipal de Saint Germain de Lusignan (17) (Obs 4 du registre de Pons) « *exprime un avis défavorable au projet compte tenu de la dévalorisation de l'immobilier. »*

M. DORMIER (Obs 5 du registre de Pons) « *demande la prise en compte de la dépréciation de la valeur de son bien » ;*

M. ROUSSEAU, (Mail 35 Commune de St Denis du Pin) « *exprime son mécontentement et sa colère devant la, baisse de la valeur immobilière » ;*

Mme CHAIGNEAU (Mail 219 Commune de Marigny) « *exprime son avis défavorable compte tenu, dépréciation de biens » ;*

ANONYMES (Mails 254, 268 et 296 Commune de Marigny) « *émettent un avis défavorable compte tenu de la baisse de l'immobilier »*

Mme PIERRE (Mail 162 Commune de Saint Germain de Lusignan) « *exprime un avis défavorable compte tenu de la baisse de la valeur immobilière de son bien » ;*

M. LARCHE, (Mail 163 Commune de Saint Germain de Lusignan) « *attire l'attention sur la chute du prix de l'immobilier » ;*

Mme DEVIGNOT (Mail 182 Commune de Saint Germain de Lusignan) « *exprime un avis défavorable au projet, marché de l'immobilier » ;*

M. SIXTE, (Mail 252 Commune de Saint Germain de Lusignan) « *craint une dévalorisation de son bien » ;*

M. GOIFFON (Mail 84 Commune de Blois) « *Ce qui serait une aberration également, c'est la répercussion sur la vente de notre maison ... - 20%, -30 % ? ... Combien êtes vous prêt à compenser en dédommagement, faut il encore qu'elle puisse se vendre ! Sans parler de notre joli terrain, qui ne servirait plus à grand chose si on ne peut plus y rester sans devenir fou ou sourd ou les deux » ;*

M et Mme CUTINI (Obs 11 du registre de Villeneuve le Roi) « *ne sont pas d'accord : dévalorisation des habitations » ;*

M. ROMPILLON (Obs 14 du registre de Villeneuve le Roi) « *parle des nombreuses contraintes existantes qui vont augmenter la dévalorisation du patrimoine » ;*

Mme VERRUCHIO ? (Obs 13 du registre N°1 de Drancy) affirme que « *Le transport de matières dangereuses traversant la ville de Drancy a diminué le prix de notre*

*immobilier. L'arrivée de cette autoroute ferroviaire ne va faire qu'empirer les choses » ;*  
Mme STAUB (Obs 26 du registre N°1 de Drancy) déclare être contre le passage de l'autoroute car ce projet entraîne la « dévalorisation sur le marché de l'immobilier de nos maisons et des appartements » ;

M. EVRARD (Obs 68 du registre N°1 de Drancy) fait part de ses inquiétudes sur le projet d'autoroute ferroviaire « car l'immobilier subit une énorme baisse » ;

M. UBENATORE ? (Obs 26 du registre N°2 de Drancy) « déclare être contre ce projet qui densifie l'utilisation de la gare de triage de Drancy alors que des incidents graves sont connus et reconnus par l'instauration d'un périmètre de sécurité qui pénalise les habitants et dévalue leurs biens » ;

Mme VIDOTTO (Obs 33 du registre N°2 de Drancy) fait état de « pertes de valeur de son pavillon » ;

Les riverains de la rue de la Station à Drancy (Obs 40 du registre N°2 de Drancy) affirment que « la valeur immobilière des habitations subira une perte estimée à 30% » ;

ANONYME (Mail 56 Commune de Drancy) est « contre le projet car maison dévaluée » ;

M. BRETONNEAU (Mail 196 Commune du Blanc Mesnil) « est contre le projet d'autoroute ferroviaire car ... dévalorisation des biens immobiliers » ;

M. CHIBA (Obs 1 du registre de Compiègne) demeurant à Béthisy-Saint-Martin : fait état d'une « dépréciation immobilière à craindre pour les habitants proches » ;

M. François HASARD, (Mail 95 Commune de Béthisy Saint Martin) évoque « des nuisances en tous genres (Y a-t-il des aides pour les travaux ?) et moins-value immobilière ».

## **Item 2 : Dépréciation du bien et demande d'indemnité**

Mr et Mme BOURGOGNAT (Obs 5 registre de Saint André de Cubzac) « sont vivement inquiets de l'aggravation des vibrations et nuisances sonores et demandent que toutes les mesures y compris financières soient prises pour faire face à la situation qui entraînera la dépréciation de leur bien » ;

Mme GUERINAUD, demeurant à Montendre - 17 (Obs 2 du registre de Saint Yzan de Soudiac) « est propriétaire de deux habitations situées à proximité de la voie ferrée. Elle exprime ses craintes sur la dépréciation de son bien ainsi que l'aggravation des nuisances sonores et demandes des études pour les évaluer et l'indemniser en conséquence. » ;

Mme LEVRAULT, (Obs 4 du registre de Poitiers) « exprime ses inquiétudes sur... la dépréciation des biens immobiliers en demandant les mesures qui seront prises » ;

M. LOUVEAU, (Obs 6 du registre de Poitiers) « demande à bénéficier des mesures qui seront prises pour la dépréciation du bâti » ;

M. LAGADIC, (Obs 8 du registre de Châtellerauld) « demande une indemnisation pour la perte de valeur de son bien immobilier » ;

SCI SF NAISOL, (Obs 9 du registre de Châtellerauld) « demande une indemnisation pour la perte de valeur de son bien immobilier (4 appartements) » ;

M. HUESO (Obs 10 du registre de Châtellerauld) « demande ...une indemnisation pour la perte de valeur de son bien immobilier » ;

Obs 16 Châtellerauld

M.BABIN, (Obs 16 du registre de Châtellerauld) « demande..une indemnisation pour perte de valeur de son bien ».



M. BAILLOT, (Obs 13 du registre de Saint Maixent) « demande à bénéficier de compensation financière pour la perte de valeur de son bien » ;

M. (ou Mme) SARRION, (Obs 11 du registre de Saint Jean d'Angely) « s'interroge sur les effets négatifs de la mise en place de l'AFA (dévaluation immobilière) et demande qu'elles sont les mesures envisagées par RFF pour pallier ces futures nuisances »

Obs 13 St Jean

29 PERSONNES (Obs 13 du registre de Saint Jean d'Angely) ont signé un courrier exprimant un avis DEFAVORABLE car « aucune information sur les indemnités pour la perte de la valeur marchande des biens » ;

M. FOURRE, (Obs 5 du registre de Saintes) « attire l'attention sur l'absence d'enveloppe budgétaire pour la perte de la valeur des biens » ;

M. RICHON, (Obs 6 du registre de Saintes) « exprime une opposition au projet pour les raisons suivantes : Compensation financière dérisoire ne tenant pas compte de la perte de valeur des biens »,

M. VAGNIER, (Obs 8 du registre de Saintes) « demande les dédommagements pour les biens » ;

M. COUTURIER, (Courrier 6 adressé au président de la commission) « demande quelles mesures seront prises pour compenser la perte de valeur immobilière » ;

M. BERTRAND, (Courrier 9 adressé au président de la commission) « demande comment seront prises en compte les dévaluations des biens » ;

M. MARILLAUD, (Courrier 15 adressé au président de la commission) « souhaite obtenir des précisions sur les indemnités pour la perte de valeur du bien » ;

M. et Mme MASSE (Courrier 21 adressé au président de la commission) Idem Courrier 15 ci-dessus

M. et Mme VOUHE (Cour 25) et M. VINCENT (Cour 26) idem Cour 6 ci-dessus Idem M. SAVARIT (Cour 32), M. BURAUD (Cour 32) et M. et Mme PAUMIER (Cour 34) ainsi que les courriers 29, 40, 41, 42, 51, 52 et les Mails 93, 94,113,120,132, 142,167,169,236 et 244

Mme et M. POUILLADE, (Courrier 5 adressé au président de la commission) « demandent une indemnisation pour la perte de la valeur de leur bien immobilier » ;

La commune de Sainte Eanne (79) (Courrier 39 adressé au président de la commission) demande « les compensations financières seront-elles envisagées pour répondre à la baisse de la valeur vénale des biens » ;

- M. et Mme BONNIN, (Courrier 49 adressé au président de la commission) dont la propriété jouxte la voie ferrée, exprime les mêmes inquiétudes que la municipalité (Cour 39 cité ci-dessus)

M. EIDELSTEIN Maire de Chasseneuil du Poitou (Courrier 43 adressé au président de la commission) La municipalité y demande notamment « une indemnisation de la perte de valeur des biens immobiliers » ;

ANONYME (Mail 251 Commune de Baule) déclare « environ 6m sépare ma maison de la voie ferrée. La dévalorisation de mon bien immobilier sera t'elle compensée financièrement lors de la revente ? »

**3 observations vont au-delà de la simple demande d'indemnité mais proposent même le rachat de leurs biens, ainsi :**

M. ANDRE (Mail 125 Commune de Drancy) déclare « je vous propose si vous maintenez votre projet de me racheter mon pavillon situé à 600 m de la gare de triage de Drancy ».

M. ARCHAMBAULT, (Courrier 17 adressé au président de la commission) « demande, devant la décote de son bien, le rachat par RFF de sa maison d'habitation et du terrain constructible qu'il possède à cet endroit » ;

M. BAUDRIT, (Courrier 29 adressé au président de la commission), propriétaire de 2 maisons et d'un terrain constructible demande « pour sa maison située au PN 349 à 10 m de la voie ferrée, des contrôles acoustiques complémentaires, l'évaluation de la dépréciation du bâti et le rachat du bien, le rachat par RFF de son terrain Cadastré 461 en bordure de la voie ferrée ».

### **Item 3 : Dépréciation en raison de l'instauration d'un périmètre de 620 m autour de la gare de DRANCY (Protection des habitations)**

Elus Ecologistes du Blanc Mesnil (Obs 1 du registre N°1 de Drancy) « dénoncent le fait que le préfet du 93 avec une porter à connaissance a interdit toute nouvelle construction dans un rayon de 620 m dépréciant les biens immobiliers existants » ;

Mme BOISSY (Obs 25 du registre N°1 de Drancy) « met en avant les éléments suivants : périmètre de 620 m autour de la gare désormais déclaré inconstructible » ;

M. et Mme GORRE (Obs 36 du registre N°1 de Drancy) « toutes les nuisances sont regroupées sur Drancy : en zone urbaine avec interdiction de construire autour de 600 m → dévaluation de l'immobilier (mais pas diminution des impôts fonciers) » ;

M. BRUNETON, (Obs 40 du registre N°1 de Drancy) après avoir rappelé le contexte existant depuis 2012, « la gare de triage de Drancy a la particularité de recevoir des wagons de matières dangereuses pour la santé des personnes, de leur intégrité et leurs biens et de leur environnement) ayant conduit le Préfet à prendre un « Porter à connaissance » imposant de lourdes restrictions d'usage aux riverains (pertes financières sans compensation) » ;

ANONYME (Mail 61 Commune de Drancy) « contre le projet car de plus interdiction de construire dans un périmètre autour de la gare » ;

M. BU LOCKO : (Mail 74 Commune de Drancy) « écologistes opposés au projet car dépréciations immobilières (porter à connaissance préfet dans un périmètre de 620 m autour de la gare) » ;

MM et Mmes MENJON - HEMERY - DESSENA - DESSENA - LECOURT – BENEDETTI (Mail 141 Commune de Drancy) sont opposées au passage de cette autoroute ferroviaire sur les communes de Seine Saint-Denis car « une zone de sécurité de 620 m autour de la gare empêche toutes constructions et dévalorise nos biens même au-delà » ;

M. et Mme DI LUCA (Mail 166 Commune de Drancy) sont contre car : « dévaluation financière subie par nos habitations ayant suivi la déclaration du Préfet » ;

M. BONZON (Mail 213 Commune de Drancy) affirme que Drancy : « subit déjà l'interdiction d'agrandir ou de construire et donc la dépréciation de ses biens » ;

Mme SOUBEN (Mail 34 Commune du Blanc Mesnil) « souligne que le projet d'autoroute ferroviaire, avec des trains d'une longueur de d'1km ne peut avoir notre assentiment pour les raisons suivantes : porté à connaissance du préfet qui a pénalisé les communes concernées en interdisant toutes nouvelles constructions dans un périmètre défini, dépréciant les biens immobiliers privés et publics » ;

Mme DELMAS (Mail 126 Commune du Blanc Mesnil) est opposée au projet car « le préfet a été conduit à rédiger un porté à connaissance. Celui-ci a eu pour effet immédiat de pénaliser les communes concernées en interdisant toute nouvelle construction dans un périmètre de 620 mètres autour de la gare, dépréciant les biens immobiliers privés et publics, limitant les projets d'équipements collectifs, tout cela sans

*pour autant garantir la sécurité des populations ».*

Un ANONYME (Mail 144 Commune de Villemomble) déclare « *dépréciations immobilières (porter à connaissance préfet dans un périmètre de 620 m autour de la gare ».*

#### 3.2.1.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

Ce thème n'est évoqué dans le dossier que dans la pièce n° 6 intitulé « Bilan de la concertation » page 11 « *analyse qualitative des contributions et avis émis lors de la concertation (Dourges), parmi les questions énumérées par une personne : .. » ... « Sous-value de maisons»*

Réponse du maître d'ouvrage, sur la même page « « toutes les infrastructures routières et ferroviaires existent et sont déjà en activité.. un impact sur la valeur des biens immobiliers est peu probable.. »

Il faut noter que la concertation menée par le maître d'ouvrage s'est déroulée à l'automne 2013 et n'a concerné que les deux terminaux de transbordement et que cette allusion exprimée dans le dossier ne concerne que le terminal de Dourges.

#### 3.2.1.3.3. Avis des maîtres d'ouvrage :

### Réponse de RFF sur le thème 3

Le projet d'Autoroute Ferroviaire envisagé consiste en 4 allers retours quotidiens, entre Dourges et Tarnos, empruntant la voie unique Niort-Saintes. Cette section de voie, ainsi que le terminal de Tarnos, ne permettraient pas de traiter plus de 4 allers retours.

Pour aller au-delà de cette cadence, il conviendrait de dégager le gabarit des tunnels situés sur l'itinéraire par Angoulême, au prix de travaux très importants, qui font actuellement l'objet d'études et d'évaluation, mais ne sont pas dans le périmètre de la présente enquête ; par ailleurs, une autre plateforme devrait être construite au sud de Tarnos ; enfin, il conviendrait de s'assurer de la compatibilité de ce service au regard des autres services de transport ferroviaires, notamment le transport de voyageurs en Ile de France, ou dans les grandes agglomérations traversées (Bordeaux...).

Le nombre de 20 circulations évoquées dans le dossier correspondent à un potentiel de report modal de la route vers d'autres services ferroviaires sur cet axe. Il intègre les 4 allers retours quotidiens du service Atlantique, qui correspondent au maximum de capacité du site de Tarnos.

De ce point de vue, le terme d'Autoroute Ferroviaire est utilisé pour communiquer vis-à-vis des transporteurs routiers et les inciter à faire transporter leur semi-remorque par les trains. Il ne doit pas évoquer un flux continu de convois sur les voies ferrées, mais plutôt l'expression d'un report modal de l'Autoroute vers le rail, sans rapport avec l'image que peut véhiculer ce concept.

Enfin, comme il est mentionné par ailleurs dans le document, ce service utilise des wagons modernes, permettant d'améliorer grandement la signature acoustique des convois, beaucoup moins bruyant que les convois de fret classiques, et se rapprochant de celle de trains de voyageurs, type TER (voir aussi section 1 sur ce thème).

La carte suivante permet de préciser les enjeux vis-à-vis du nombre de circulations constatées sur les différentes sections du réseau. A noter qu'en raison de l'échelle, et pour des raisons de lisibilité, les fourchettes utilisées sont assez grandes, mais permettent de qualifier l'enjeu.

Sur la plupart des sections du réseau concerné, 50 à 200 circulations quotidiennes sont observées ; l'ajout de 8 circulations n'est pas de nature à modifier sensiblement le trafic



vécu par les populations.

En région parisienne, ou à la traversée de Bordeaux, de sont plus de 200 circulations auxquelles viennent s'ajouter, de manière marginale, les 8 de l'Autoroute Ferroviaire.

A noter aussi que d'une année sur l'autre, il est impossible d'avoir une précision sur les flux avoisinant les flux apportés par l'Autoroute Ferroviaire. Sans minimiser l'impact du bruit engendré par l'ensemble de ces circulations sur les populations riveraines, le projet d'Autoroute Ferroviaire ne peut porter à lui seul que l'effet de sa contribution à l'inconfort ressenti.

Une section du réseau, entre Niort et Saintes, est particulièrement concernée par l'addition des circulations par le projet d'Autoroute Ferroviaire. Elle retiendra toute l'attention de RFF, et a été identifiée comme telle dans l'étude acoustique.

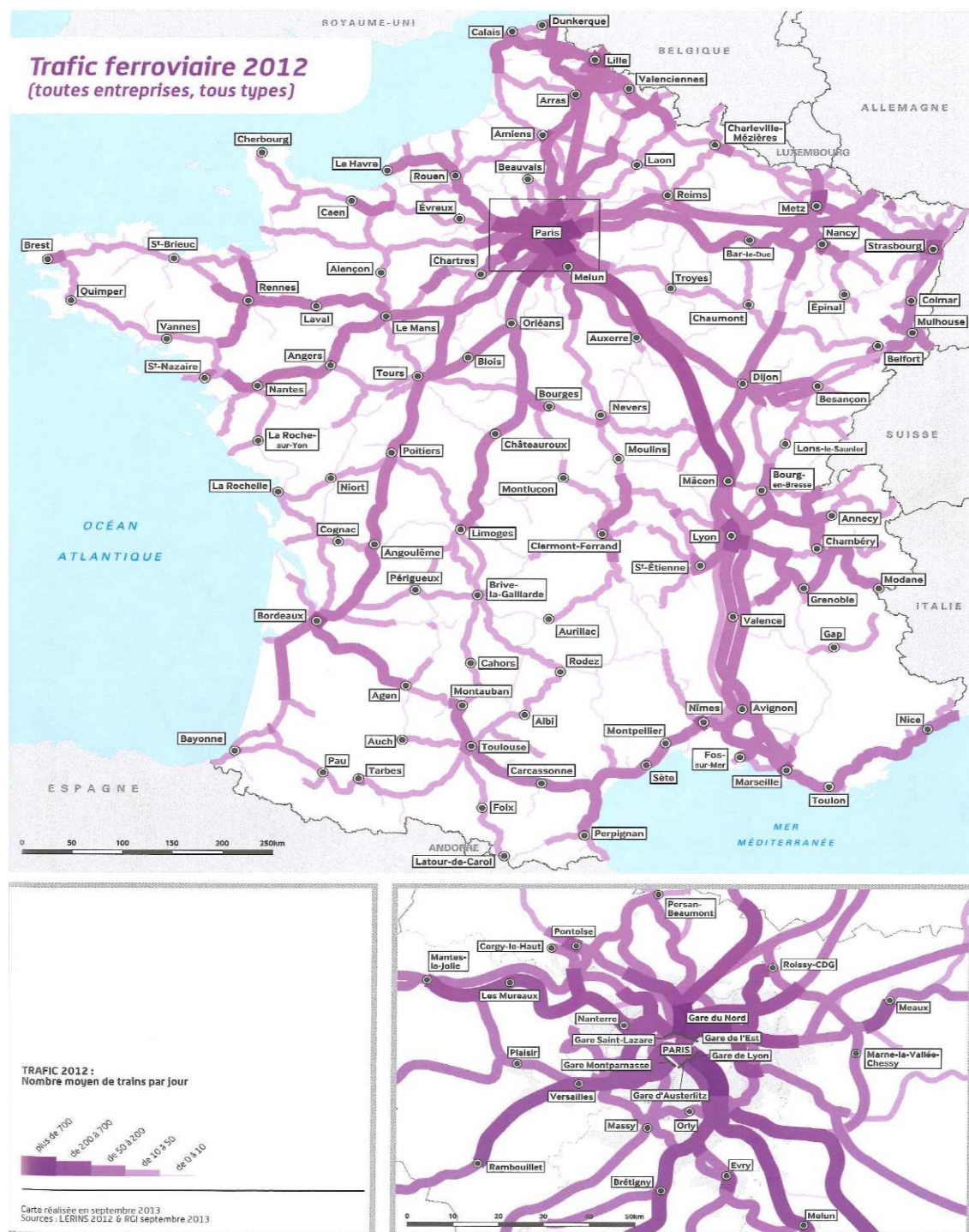


Figure 2: carte des trafics ferroviaires (source : RFF)

Sur le fond des préoccupations exprimées par une population soucieuse de son cadre de vie, et inquiétée par une l'appellation d'un service finalement limité, une moins-value immobilière éventuelle proviendrait de nuisances visuelles ou sonores. S'agissant des impacts visuels, la situation n'empire pas par rapport à la situation actuelle. Concernant le bruit, RFF se met en conformité avec la réglementation en vigueur, et prendra, conformément à la réglementation en vigueur, les mesures appropriées permettant d'y remédier.

Le service proposé par l'Etat ne requiert aucune création de ligne nouvelle ; en conséquence, l'ensemble des constructions sont probablement postérieures à la construction de la voie ferrée ; la réglementation précise les conditions dans lesquelles des mesures de protections doivent être envisagées ; elle n'ouvre pas, en principe, à la possibilité d'exproprier ou d'indemniser les riverains pour moins-value immobilière.

Concernant le sujet spécifique de Drancy, on peut noter que l'arrêté préfectoral a été pris au regard d'une situation sans lien avec le projet d'autoroute ferroviaire ; comme mentionné en réponse à la question sur le transport de matières dangereuses, l'autoroute ferroviaire ne vient pas, de ce point de vue, dégrader une situation existante, et ce d'autant moins que l'opérateur s'engage sur ce point (voir thème 3). De même, l'absence de passage de convois d'autoroute ferroviaire n'aurait aucun effet sur la situation présente.

#### 3.2.1.3.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

**La commission d'enquête a réalisé, le 10 juillet 2014, une courte enquête téléphonique, auprès d'un représentant de la chambre des notaires de Paris ainsi qu'auprès d'un expert de la FNAIM de MARSEILLE (Fédération nationale de l'immobilier) ; il en résulte qu'une baisse du prix des immeubles, pouvant atteindre 20 %, est constatée aux abords des infrastructures ferroviaires. Ce pourcentage varie en fonction de différents critères (réelle distance par rapport à l'infrastructure, nature du bien, nature des convois)**

**La crainte de dépréciation immobilière exprimée par le public, situé à proximité des voies, est donc fondée.**

**Concernant précisément le cas de la gare de la gare de Drancy (item 3 de ce thème), et pour répondre aux attentes du public :**

**La commission d'enquête a obtenu copie du « porter à connaissance » de M. le Préfet de Seine-St. Denis, daté du 22 avril 2013. (Joint au rapport d'enquête publique)**

**Ce document s'adresse au Député-maire de Drancy.**

**Compte tenu de l'étude de danger réalisée à la gare de triage de Drancy- Le Bourget, qui est considérée comme « infrastructure majeure de transport de matières dangereuses » le préfet recommande ainsi au maire, de traduire dans son document d'urbanisme, et dans un périmètre de 620 mètres, un objectif de non-densification, équivalant à une interdiction de nouvelles constructions ;**

**Il résulte d'une part, de l'entretien entre le président de la commission d'enquête et M. Christophe LAGARDE, député-maire de Drancy), relaté en page 54 de ce rapport et d'autre part, des renseignements obtenus par téléphone, le 16 juillet 2014, par la commission d'enquête :**

- **que les recommandations du Préfet de la Seine-St-Denis n'ont pas encore été réellement traduites dans les prescriptions du plan local**



d'urbanisme de Drancy – document en cours de révision - même si le périmètre de 620 mètres a été reporté « de fait » sur les plans consultés par le public,

- qu'un contentieux administratif existe entre la ville de Drancy et les services de l'Etat, concernant le « porter à connaissance » du préfet du département ce qui atténue la portée juridique réelle de ce document.

La commission d'enquête considère donc que les nombreuses protestations exprimées par le public, même si elles sont fondées et correspondent à une préoccupation importante, n'en trouvent pas moins leur origine dans une situation existant bien avant la présentation de ce projet d'autoroute ferroviaire atlantique.

La commission d'enquête recommande cependant aux maîtres d'ouvrage, dans la réalisation dudit projet, de veiller particulièrement à ne pas accroître les nuisances, notamment sonores et/ou vibratoires qui contribuent incontestablement à la dépréciation des biens immobiliers.



### 3.2.1.4. Thème 4 : le tracé, variantes et suggestions

3.2.1.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème:

Les observations, interrogations et demandes (167 occurrences) relatives aux choix effectués par le pétitionnaire s'agissant du tracé et de ses variantes, dans le cadre du projet présenté à l'enquête publique, sont étudiées.

Sur les 1050 kilomètres du parcours de l'autoroute ferroviaire Atlantique allant de DOURGES au Nord jusqu'à TARNOS dans les Landes, abstraction faite des problèmes particuliers relatifs à l'implantation des deux terminaux, l'analyse du thème laisse apparaître trois problématiques principales :

- En Gironde, la demande d'enfouissement de la voie ferrée dans la traversée de la commune de Sainte- Eulalie,
- En région Poitou-Charentes, le choix de l'itinéraire via Niort-Saintes,
- En région Parisienne, la demande de contournement des centres urbains et le cas particulier de la commune de Drancy.

#### 11 - Demande d'enfouissement de la voie ferrée dans la traversée de la commune de Sainte- Eulalie (33)

De nombreux riverains (environ 600 personnes, 40 observations) demandent l'enfouissement de la voie ferrée dans la traversée de la commune de Sainte- Eulalie (33), sur une distance d'environ 700 mètres au lieu-dit « Ruault ». Cette demande est récurrente depuis plusieurs années (2002, 2006, 2009, 2011) compte tenu des nuisances sonores, visuelles et des difficultés de circulation routière engendrées par l'artère ferroviaire qui traverse la commune.

Association DECIDEF (Obs 26 du registre de Carbon Blanc), considère que « *le dossier présente des arguments spécieux et l'étude à la limite de la malhonnêteté. Le dossier ne mentionne pas la commune de St Eulalie et RFF surestime le coût de l'enfouissement de la voie ferrée dans la traversée de la commune* ».

Mr et Mme PLUMET, Mlle DUMON (Obs 14 du registre de Sainte Eulalie) demandent « *l'enfouissement de la voie ferrée* » ;

Mme GARCIA (Obs 33 du registre de Sainte Eulalie) dénonce l'incohérence économique et écologique de ce projet non viable et « *demande l'enfouissement de la voie ferrée dans la traversée de Sainte Eulalie afin de ne pas enclaver la commune et préserver la qualité de vie des habitants* » ;

M. DUBOURDEAUX Président Association DECIDEF (Obs 52 du registre de Sainte- Eulalie), précise que « *la solution de l'enfouissement de la voie n'est pas évoquée dans le dossier et demande sa réalisation dans la traversée de la commune* ».

L'Association « St Eulalie Patrimoine » (Obs 58 du registre de Sainte- Eulalie), précise que la demande d'enfouissement de la voie ferrée dans la traversée de la commune est « *une exigence démocratique* ».

Le Conseil municipal de Sainte- Eulalie, (Obs 80 du registre de Sainte- Eulalie), reprenant les avis exprimés par des élus depuis plusieurs années, demande l'enfouissement de la voie ferrée, sur 700 m, au lieu-dit « Ruault », « *seule solution à même de préserver une partie du territoire communal des pollutions sonores et visuelles et permettre la restitution des circulations répondant aux besoins des habitants* ».

Une pétition déposée en mairie de Carbon Blanc (Obs 96 du registre de Sainte-

Eulalie), regroupant 533 signatures, exprime son soutien à l'enfouissement de la voie ferrée.

Mme PREVOTEAU, (Obs 100 registre de Sainte- Eulalie), membre du « Comité pour l'enfouissement de la voie ferrée », transmet une pétition complémentaire, regroupant 28 signatures demandant l'enfouissement de la voie ferrée afin de « *ne pas enclaver la commune et préserver la vie des gens* ».

## **12 - Les interrogations, oppositions contraintes et conséquences consécutives au choix de l'itinéraire via Niort-Saintes :**

En région Poitou-Charentes, le choix du tracé, via Niort-Saintes, suscite un certain nombre d'interrogations, voire d'incompréhensions, (27 occurrences), essentiellement de la part d'élus de communes traversées mais également d'associations de Défense de l'Environnement.

Les principales inquiétudes font référence aux impacts nombreux susceptibles d'être constatés par les habitants des communes traversées (nuisances sonores et vibratoires, pollutions et dangers compte tenu des produits transportés, dépréciation des biens, difficultés de circulation dans certaines petites communes rurales...).

Sur cette partie du trajet, deux autres problématiques interpellent :

- La circulation des trains sur voie unique entre Lusignan et Saint-Maixent-l'École et entre Niort et Saintes,
- La nécessité de traction diesel entre la section Bordeaux-Saintes-Niort (ligne non électrifiée).

Mme LEVRAULT (Obs 4 du registre de Poitiers), attire l'attention sur le doublement de la voie ferrée entre Lusignan (86) et Saint-Maixent-L'école (79), doublement prévu dans le contrat de Plan Etat-Région 2014-2020.

L'association « Vienne-Nature » (Obs 7 du registre de Poitiers), précise que ce projet n'est « *qu'une parodie du programme d'autoroute ferroviaire naguère joint aux enquêtes publiques sur le projet de LGV Tours-Bordeaux puisque les voies historiques débarrassées des TGV pouvaient accueillir un trafic rapide et sûr du fret international* ». L'association « *réaffirme son opposition au projet en réitérant son appui au passage de l'autoroute ferroviaire par la ligne historique passant par Angoulême* »

L'association « Poitou-Charentes-Nature » (Obs 8 du registre de Poitiers), signale la « *vétusté des voies sur la portion passant par Niort, la situation d'une voie unique notamment entre Lusignan et Saint-Maixent-l'École et entre Niort et Saintes, le changement de traction (diesel) compte tenu de la non électrification de la voie entre Niort-Saintes-Bordeaux, les temps de parcours plus longs par cet itinéraire. L'association reprend les termes de l'avis de l'Autorité Environnementale qui considère que « le projet soumis à enquête ne correspond qu'aux conditions minimales nécessaires pour commencer l'exploitation* » et qualifie l'itinéraire d'Angoulême « *d'alternative plus performante* » en demandant à RFF de « *justifier plus précisément ses hypothèses de trafic et notamment de report modal en fonction des caractéristiques propres du projet (choix de l'itinéraire)*. L'association demeure convaincue que « *la création d'une ligne rapide et sûre de ferroutage sur la ligne historique est le seul moyen d'initier un report du fret routier sur le rail* ».

M. le maire de Nanteuil (79) (Obs 9 du registre de Saint Maixent), attire l'attention sur le doublement de la voie ferrée entre Saint Maixent et Lusignan, non évoqué dans le dossier.

M. GUILLON (Obs 12 du registre de Saint Maixent), souligne « *le coût financier et les impacts importants pour la mise aux normes du tracé par Saintes et, compte tenu du retard pris par le projet, propose de choisir directement le passage par Angoulême* »

Le Syndicat Mixte Ouvert (SMO) pour la protection de la plateforme Niort-Terminal (courrier 15 adressé au président de la commission), demande, en revanche, que « *l'itinéraire par Niort soit conservé à titre pérenne au regard des surcoûts exorbitants générés par l'itinéraire par Angoulême* » et permettre ainsi le développement de ladite plateforme.

La Communauté d'Agglomération du Niortais (CAN) (courrier 38 adressé au président de la commission), demande « *la prise en compte des grands projets d'investissements locaux (Niort-Terminal, réaménagement du quartier de la gare...) par le dossier* ».

Le Conseil municipal de Saint Jean d'Angély (Obs 12 du registre de Saint Jean d'Angély), constate qu'il « *n'est nullement fait mention dans le dossier du projet d'électrification de la ligne Niort-Sainte, pourtant inscrit dans le contrat de Projet Etat-Région 2014-2020* ».

29 personnes (Obs 13 du registre St Jean d'Angély) critiquent la « *non pertinence de l'itinéraire choisi et le coût des travaux* ».

Le Conseil municipal de Fors (79) (courrier 38 bis adressé au président de la commission commune de Fors) constate « *qu'il n'est fait aucune mention dans le dossier du projet d'électrification de la ligne Niort-Saintes et que la ligne Poitiers-Angoulême-Bordeaux sera disponible dès la mise en service de la LGV-SEA* ».

M. Bernard LALANDE, maire de Montendre (courriel 286 Montendre), précise que « *le tracé Poitiers-Angoulême apparaît plus pertinent et adapté* ».

L'association « Nature-Environnement-17 » (Obs 1 du registre de la Préfecture Charente Maritime), attire l'attention sur le tracé choisi (voie unique à partir de Niort, ligne non électrifiée entraînant le changement de traction, zones fortement urbanisées, impacts certains sur les populations, présence de sites SEVESO).

L'association « France Nature Environnement » (courriel 261 Commune de Paris), constate que le dossier prévoit un itinéraire privilégié par Saintes et Niort, non pertinent avec traction convois en diesel.

### **13 - Le contournement des centres urbains en région Parisienne et le cas particulier de la commune de Drancy.**

En région Parisienne, de nombreux élus, associatifs, comités de défense, collectifs et pétitionnaire (89 occurrences, environ 100 pétitionnaires) expriment leur étonnement et leur opposition à la traversée, par l'autoroute ferroviaire Atlantique de grands centres urbains déjà fortement impactés par les différentes nuisances.

Cette problématique est particulièrement ressentie sur la commune de Drancy (très grand centre de triage), dont la gare a la particularité de recevoir déjà nombre de wagons transportant des matières dangereuses, ce qui a d'ailleurs, en son temps, amené le Préfet à prendre localement un « porter à connaissance » imposant de lourdes restrictions d'usage aux riverains.

Constatant que la ligne « Grande ceinture » est déjà largement saturée, la plupart des intervenants demandent le « contournement de l'Île de France » par l'autoroute ferroviaire Atlantique et plus spécifiquement, la mise en place d'un itinéraire alternatif empruntant des voies de contournement des grands centres urbains.

Par ailleurs, certaines remarques précisent que la cartographie présentée au dossier, ne permet pas d'identifier clairement l'itinéraire précis du tracé et les communes traversées.

M. MERRY, maire de Brétigny sur Orge (Obs 13 du registre de Brétigny sur Orge), indique que le réseau ferrée est fortement inséré dans le tissu urbain et demande un tracé alternatif contournant la région parisienne.

M. FAUQUEMBOURG (EELV), (Obs 1 du registre de Villeneuve Le Roi), demande si le trajet passe ou non par Villeneuve Le Roi.

M GUERIN, vice-président du Conseil Général du Val de Marne et Conseiller Régional d'Île de France, (Obs 2 du registre de Villeneuve Le Roi), indique que « *le tracé n'est pas clairement identifié mais devrait contourner l'agglomération* ».

M. MERLINO (Obs 6 du registre de Villeneuve Le Roi), considère que « *les cartographies présentées sont à une échelle ne permettant pas de voir le tracé* ».

M. GONZALES, maire de Villeneuve Le Roi, (Obs 15 registre de Villeneuve Le Roi), précise que « *les plans présentés ne permettent pas de déterminer avec précision le tracé* ».

M. ZANGRILLI, adjoint au maire de Drancy (Obs 27 du registre de Drancy), constate que cette route du rail traverse des grandes agglomérations très urbanisées et demande de prendre les voies de contournements existantes.

M. et Mme GORRE (Obs 36 du registre de Drancy) estime que « *le département 93 est sacrifié pour protéger certaines catégories d'habitants et proposent de passer par la gare de Villeneuve Saint Georges* »

M. BRUNETON (Obs 40 du registre de Drancy), indique que la gare de triage de Drancy a la particularité de recevoir des wagons de matières dangereuses ayant conduit le Préfet à prendre un « Porter à connaissance », imposant de lourdes restrictions d'usage aux riverains. Il propose de privilégier un ou des itinéraires de contournement du cœur de l'Île de France.

Mme PROT ( Obs 81 du registre de Drancy) indique qu'un autre tracé, passant par Amiens et Le Havre, permettrait le contournement de la ville de Drancy.

M. RAMOS, Président du CORIGAT (Collectif des riverains de la gare de Drancy), (Obs 2 du registre N°2 de Drancy), « *exige que le tracé ne passe pas par Drancy ni aucune autre zone urbaine* ». 9 avis allant dans le même sens sont remis également par M. RAMOS (Obs 31 registre 2 de Drancy).

M. RIVOIRE, maire de Noisy le Sec, (Obs 24 du registre N°2 de Drancy), précise que « *la ville est totalement opposée au passage de l'autoroute ferroviaire sur son territoire* ».

Motion de la ville de Drancy (Obs 35 du registre N°2 de Drancy), contre le passage de L'AFA en zone urbaine.

Délibération du Conseil municipal de Villepinte (Obs 38 du registre N°2 de Drancy), qui s'oppose au passage de l'AFA en zone urbaine dense et demande à l'Etat de « *contraindre RFF à s'orienter vers l'indispensable contournement Est de l'Île de France* ».

Vœu présenté par le Conseil municipal de Rosny- sous-bois (Obs 39 du registre N°2 de Drancy), s'étonnant de l'exclusion de la commune dans le périmètre d'information de l'enquête publique et demandant « *la mise en place d'un autre itinéraire* ».

84 personnes (Obs 42 du registre N°2 de Drancy), ont signé le courrier de M.RAMOS demandant que « *le tracé soit revu et ne passe pas par la gare de triage de Drancy* ».

M. DJABALI, groupe des écologistes de Mitry-Mory (Obs 1 registre de Mitry-Mory), fait observer que « *les cartes annexées à l'étude ne détaillent pas assez le parcours emprunté* ».

M. QUINET (courriel 20, Commune de Le Blanc MESNIL) s'interroge sur le tracé notamment à Stains, Aubervilliers et Saint Denis et sur les dangers susceptibles de survenir dans ces zones fortement urbaines.

M. TESSON, Directeur des Services Techniques de Bobigny (courrier 19 adressé au



président de la commission), reprend les observations de la délibération du Conseil municipal de cette commune en date du 21 mai 2014, qui demande « à l'Etat de contraindre RFF à s'orienter vers le contournement Est de l'Île de France ».

Mme ARCHIMBAUD, Sénatrice de Seine Saint Denis (courriel 209, Commune de Montreuil) considère que « le tracé doit être étudié de façon à ne pas rajouter en zone urbaine dense des nuisances et des dangers ».

L'association « Portes de l'Essonne Environnement », (courrier 53 adressé au président de la commission), propose « le contournement de l'Île de France sur une ligne d'autoroute ».

L'association CAD ( Conseil et actions pour le Développement durable), (courrier 54 adressé au président de la commission), critique l'absence de précisions et propose le « contournement de l'Île de France ».

Mme MAZZOLA (courriel 216, Commune de Villemomble) critique « l'absence d'un plan lisible du tracé en Seine Saint Denis ».

Mme BROCHET (courrier 55, adressé au président de la commission) attire l'attention sur la « fragilité de la ligne K dénommée La Plaine Hirson-Anor partant de la gare du Nord jusqu'à la frontière Belge ».

Mme SPENCE (courriel 123, Commune de Béthisy Saint Martin), opte pour l'itinéraire Nord-Ouest par Amiens et Creil.

#### 3.2.1.4.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

##### **S'agissant de l'enfouissement de la voie :**

Le dossier mis à l'enquête ne fait aucune référence à cette possibilité notamment dans la traversée des agglomérations

##### **Pour le choix de l'itinéraire via Niort-Saintes :**

Etude d'impact, volume 1, résumé non technique, octobre 2012 :

p. 94, s'agissant de la pollution de l'air et de l'effet de serre, le dossier précise « les trains à traction diesel génèrent à la fois de la pollution locale et de l'effet de serre. La traction diesel se limite à la section Bordeaux-Saintes-Niort du fait de l'utilisation par le concessionnaire d'une locomotive Vossion bi-mode (traction électrique et diesel) et bicourant (prototype) ».

Etude d'impact, volume 2, appréciation des impacts du projet, octobre 2012 :

P. 301, s'agissant de la justification du choix de l'itinéraire retenu, le dossier précise que « pour mettre en service à l'horizon 2014 le service d'autoroute ferroviaire, un itinéraire a été défini pour assurer la liaison Bordeaux-Tours via Niort et Saintes ». « A plus long terme, la section spécifique Bordeaux-Poitiers via Angoulême pourra être rendue accessible. Elle pourra être réalisée, le cas échéant, après le terme de la concession, soit après 2029 ».

Etude d'impact, volume 3, appréciation des impacts du programme, octobre 2012 :

P. 7, Dans la description de l'opération, il est précisé que « dans un premier temps, un itinéraire sera adapté (2014) afin de relier Bayonne à Lille ; via Saintes et Niort. Cette opération constitue le projet de la présente étude d'impact ».

De plus, « pour permettre de rendre fiable l'exploitation, dans le cadre du programme, une section spécifique Bordeaux-Poitiers via Angoulême ainsi que la section Bayonne-Hendaye, pourront être rendues accessibles. Elles pourront être réalisées, le cas échéant, après le terme de la concession, soit après 2029, ou dès la fin des travaux de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (LGV-SEA), soit dès 2016, pour une mise en service en 2017 et pour une durée de sept ans (2023) ».

p.10, « RFF estime qu'à terme, le potentiel de l'itinéraire retenu (via Saintes et Niort) dans le cadre du projet, contraint par l'accumulation des travaux prévus sur l'axe via Angoulême, ainsi que la présence d'une voie unique entre Saintes et Niort, est limité à 4 aller-retour quotidiens ».

Bilan socio-économique, pièce 5, novembre 2013 :

P. 42 et 43, une note d'information de RFF, au chapitre « contraintes d'exploitation », précise que « la gare de Saintes, stratégique pour l'évolution de l'offre TER, l'est aussi pour le développement de l'autoroute ferroviaire au-delà de 2 AR par jour. Un stationnement de TER (+4mn pour un TER à Beauvoir sur Niort), en attente du passage du convoi AF est à envisager entre Niort et Saintes (section à voie unique) ; en cas de retard, l'attente est prolongée. Même situation sur l'autre voie unique (Saint Maixent-Lusignan) ».

P. 44, « s'agissant des travaux possibles sur l'étoile de Saintes et la voie unique Saint Maixent, sur la voie unique et avec 3AR il n'y a pas de solution facile et il faut s'attendre à ce que l'offre soit limitée à 2AR par jour ».

Avis de l'Autorité Environnementale, pièce 3, février 2014 :

P 15, A la rubrique « les variantes étudiées », l'AE précise que « même si l'itinéraire retenu présente probablement de nombreux avantages, compte tenu des caractéristiques des voies ferroviaires existantes et en l'absence de tout projet de dédier une nouvelle ligne à une autoroute ferroviaire, il serait nécessaire de le justifier (itinéraire principal, itinéraire alternatif et itinéraire de secours) ».

L'AE recommande « d'expliquer l'historique des choix effectués ainsi que les raisons qui ont conduit au projet en terme d'itinéraires, notamment au regard de la prise en compte de l'environnement ».

Mémoire complémentaire du maître d'ouvrage suite à l'avis de l'AE, pièce 4, novembre 2013 :

P. 12 et 13 , l'AE recommande d'expliquer la manière dont l'itinéraire retenu optimise la prise en compte des objectifs : « sur l'axe Tours-Bordeaux, l'itinéraire naturel est celui passant par Angoulême. Néanmoins, le passage de l'autoroute ferroviaire sur cet axe aurait nécessité le dégagement du gabarit de 9 tunnels, ajoutant aux travaux déjà nombreux de raccordement de la nouvelle Ligne Grande Vitesse au réseau existant».

« C'est la raison pour laquelle il a été choisi de faire transiter les convois de l'AFA sur la ligne passant par Saintes et Niort, représentant moins d'obstacles et interférant moins avec les travaux de développement de la LGV ».

« A l'avenir, il est possible que l'itinéraire par Angoulême soit dégagé, pour offrir une cadence de service plus importante et une diminution du temps de parcours ».

Note de présentation non technique, pièce 1, mars 2014 :

P. 12, S'agissant des enjeux, le dossier précise « Sur le réseau ferrée national, certaines communes présentent des enjeux sur... la circulation des trains sur la voie unique existante, entre Lusignan et Saint-Maixent-l'Ecole (Lusignan, Rouillé, Pamproux, Salles, Sainte Eanne, Nanteuil, Saint-Maixent-l'Ecole), et entre Niort et Saintes (Niort, Aiffres, Fors, Marigny, Beauvoir-sur-Niort, Prisse-la-Charrière, Belleville, Sainte-Etienne-la-Cigogne, Villeneuve-la-Comtesse, La-Croix-Comtesse, Vergné, Loulay, Saint-Denis-du-Pin, Saint-Jean-d'Angély, Asnières-la-Giraud, Saint-Hilaire de Villefranche, Le Douhet, Foncouverte, Saintes) ».

**Pour la traversée de la région parisienne :**

Le dossier mis à l'enquête ne présente aucun élément, cartographique ou autre, concernant le tracé de l'autoroute Ferroviaire Atlantique, dans la traversée de toute la région Parisienne.

## 3.2.1.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

**Question 1 :**

En l'état actuel du projet, la traction est nécessaire à minima, sur la section Bordeaux-Niort.

Dans l'hypothèse où le tracé par Niort et Saintes était validé, pouvez-vous indiquer à la commission les noms des gares prévues pour le changement de traction ?

**Question 2 :**

Le contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2014-2020 a, pour la région Poitou-Charentes, été validé et signé le 14 février 2014.

Il prévoit notamment, dans son volet « projets ferroviaires inscrits », et pour ce qui concerne la voie ferrée empruntée par l'AFA entre Poitiers et Saintes :

- Le doublement de la voie entre Lusignan et Saint-Maixent-l'École (80M€),
- L'électrification Niort-Saint-Jean-d'Angély-Saintes (65M€).

1) Lors de leur réalisation, ces travaux impacteront certainement le trafic ferroviaire sur cette ligne. Sont-ils de nature à remettre en cause, tout au moins provisoirement, la date de mise en service (2016) de l'AFA ?

2) N'est-il pas nécessaire que le dossier prenne en compte ces nouveaux éléments ?

**Question 3 :**

De nombreuses observations font référence à l'impact négatif du projet d'AFA, dans la traversée des grandes agglomérations de la région Parisienne et notamment dans la traversée de la ville de Drancy.

Est-il possible d'envisager l'étude d'un tracé alternatif permettant le « contournement de la région Parisienne ?

**Question 4 :**

Lors de son entretien avec le commissaire enquêteur, le maire de la commune de Sainte Eulalie a présenté un dossier d'étude réalisé au mois de septembre 2008 par la société EGISRAIL et présentant trois options de traitement des trois passages à niveau se trouvant sur cette commune. Il a affirmé que chaque année depuis cette date la direction régionale de Réseau Ferré de France lui annonçait la mise à l'enquête publique de ces projets sans toutefois que ces annonces soient suivies d'effet.

Ces affirmations correspondent-elles à la réalité ?

Dans l'affirmative, quels sont les motifs des reports successifs de mise à l'enquête publique de ce dossier ?

Compte tenu de l'évolution prévisible du nombre de trains sur cette ligne, une analyse globale de la circulation ferroviaire et routière est-elle envisagée sur cette commune et selon quelles modalités ?

## 3.2.1.4.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

**En préambule à la réponse à la question 1 du thème 4, RFF apporte les précisions suivantes quant au choix de l'itinéraire par Niort et Saintes.**

La première version du projet d'autoroute ferroviaire prévoyait d'emprunter l'itinéraire par Angoulême. Sur cet itinéraire, 9 tunnels doivent être mis au gabarit « Autoroute Ferroviaire », ce qui représente un budget et effort travaux très important, estimé entre 100 et 150M€ en fonction des différents scénarios de réalisation de travaux, et entre 5 à 7 années de travaux.

Ces chiffres peuvent paraître (trop) importants, mais il faut rappeler en premier lieu que la priorité du Réseau Ferré est de faire circuler des trains et qu'il n'est pas question,

sauf contrainte particulière, et accord des collectivités locales, d'interrompre la circulation pour de trop grandes plages de temps. Le travail en tunnel est donc découpé en petites tranches, réalisées souvent de nuit. Une autre conséquence de ce fait est qu'il existe, pour un axe donné et un volume de circulations donné, une capacité travaux maximale, qui ne peut être dépassée. Enfin, les ressources sont elles aussi en nombre limité.

Sur l'axe Atlantique, du fait de ces limitations, les projets se trouvent en compétition les uns avec les autres. De ce point de vue, la réalisation de la Ligne Tours-Bordeaux (SEA, Sud Europe Atlantique) a induit un très fort dépassement des capacités travaux sur l'axe. Il devenait impossible de réaliser les raccordements de la ligne SEA, les travaux de maintenance habituels et ceux liés au dégagement de gabarit ou de création d'évitements sur cet axe.

Il a été décidé de reporter le trafic d'autoroute ferroviaire sur la voie passant par Niort et Saintes. Sur cette section, le débit maximal du service d'Autoroute Ferroviaire est de 4 aller-retour, ceci afin d'offrir un service ne perturbant pas celui des TER en circulation.

En effet, une des caractéristique importante du service d'Autoroute Ferroviaire est un service de rotation continu : un train arrive en gare terminale, est déchargé, rechargé, et repart dans l'autre sens. Sur le réseau ferré, cela induit des contraintes importantes, en particulier pour le passage de la voie unique. Une solution trouvée par RFF/SNCF est d'organiser le service horaire autour du passage de cette voie, qui devient le « pivot » du service.

A noter de même que les caractéristiques du service (évoqué plus haut), la configuration de l'accès au site de Tarnos, et l'organisation de la plateforme elle-même limite aussi à 4 le nombre d'allers retours journalier.

Le passage par Niort et Saintes, voie classée UIC<sup>4</sup> 7 à 9, nécessite, pour le passage des convois de l'Autoroute Ferroviaire, d'être renforcées ; un programme de travail a été arrêté par RFF, qui s'étale sur plusieurs années, entre 2013 et 2020. Ce programme n'est pas un programme d'investissement, mais de maintenance, non soumis à étude d'impact, et partant à Enquête Publique, et donc non mentionné au dossier. Contrairement à l'ensemble des autres dépenses, pris en charge par l'État et les Collectivités Locales, ce programme de maintenance est pris en charge par RFF. Ce programme est conçu pour ne pas gêner les circulations, et garantir le passage des convois, qui s'allongent au cours du temps, en toute sécurité.

Divers programmes de modernisation sont prévus dans le secteur de Saintes ; on peut citer en autres l'électrification de l'étoile de Saintes, le doublement de la voie unique Lusignan-Saint Maixent. Comme expliqué plus haut, et bien qu'en interface, ces projets sont indépendants du projet d'Autoroute Ferroviaire, et ne sont pas l'objet de l'enquête publique en cours. Ils ne sont pas mentionnés au dossier, parfois aussi parce qu'ils en sont à des stades de développement assez préliminaires. Du point de vue opérationnel, RFF pense que la plupart de ces projets sont compatibles avec le passage des convois d'autoroute ferroviaire. Cela dépend de la date à laquelle serait lancé chaque projet, et du niveau de service atteint à cette date ; jusqu'à trois aller-retour il est probablement possible de trouver une plage travaux idoine. Sur ce point, des études précises doivent être menées pour préciser les conditions et conséquences. Lorsque ce n'est pas le cas, des arbitrages entre les priorités seront nécessaires pour fixer le programme des travaux. En tout état de cause, aucun de ces travaux n'est de nature à remettre en cause la date de lancement du projet d'autoroute ferroviaire.

Du point de vue de la traction électrique/diesel, il est vrai que l'itinéraire par Niort et

---

<sup>4</sup> Union internationale des chemins de fer



Saintes impose d'utiliser en partie une traction diesel ; différentes solutions sont possibles, qui doivent être compatibles avec les contraintes de temps de conduite (huit heures maximum). Trois solutions sont envisageables :

- Traction diesel au sud d'Orléans, électrique au nord ;
- Traction diesel au sud de Niort, électrique au-delà ;
- Utilisation d'une traction bi mode électrique-diesel, plus flexible, mais encore en développement.

Le choix entre ces différentes solutions est d'ordre budgétaire (plusieurs dizaines de millions d'euros pour l'aménagement des sites de changement de traction), d'évolution du projet (dégagement de l'itinéraire par Angoulême), ou de disponibilité du matériel (4 années environ avant possibilité d'utiliser un matériel bi-mode sur le réseau ferré national).

Quoi qu'il en soit, cette solution est temporaire, sans qu'il soit possible à ce stade de préciser la date à laquelle le service pourrait de nouveau emprunter l'itinéraire par Angoulême. Cette date dépend de la possibilité de mobiliser les financements idoines, mais aussi de la capacité de RFF de réaliser les travaux ; nous avons vu qu'il n'est pas envisageable de les débiter avant la fin des travaux de la LGV Sud Europe Atlantique ; mais d'autres programmes importants ont été lancés sur cet axe, en particulier le plan Vigirail, à la suite de l'accident de Brétigny, qui s'ajoute à un nombre important d'opérations de grand entretien ou de maintenance. Des études sont en cours pour optimiser le programme des travaux.

Lorsque l'itinéraire par Angoulême sera disponible pour le service d'Autoroute Ferroviaire, les convois n'emprunteront plus l'itinéraire par Niort et Saintes que pour des raisons, par exemple, de travaux sur l'itinéraire principal.

La motivation pour ce schéma est générale : RFF considère cette solution comme plus robuste, bien que les solutions trouvées en construction horaire ne s'opposent pas, comme nous l'avons évoqué, au passage de 4 aller-retour quotidiens. Le Concessionnaire verra son temps de parcours amélioré. Les collectivités locales récupéreront de la flexibilité pour le développement de l'offre TER. Les populations concernées sur l'axe Bordeaux-Saintes-Niort, ne le seront plus. L'itinéraire étant électrifié jusqu'à Bayonne, le bilan socio-économique du projet s'en trouvera amélioré. L'ouverture de cet itinéraire permettra, à partir d'une nouvelle plateforme, de développer de nouvelles offres de services. Enfin, le dégagement de gabarit de cet axe fret important sera favorable au fret en général, toujours à la recherche de marges de manœuvres pour accueillir de nouvelles charges, dont la tendance est d'être toujours plus hautes et larges.

#### **En réponse à la question 1 du thème 4, VIIA Atlantique précise l'organisation pour le changement de traction retenu en phase d'exploitation.**

L'itinéraire retenu pour faire circuler les trains du service d'autoroute ferroviaire Atlantique est défini par Réseau ferré de France, auprès de qui VIIA Atlantique achète les sillons (c'est-à-dire l'espace permettant aux trains de circuler sur le réseau).

La traction électrique ou thermique (diesel) est donc dépendante de l'itinéraire de circulation. Le changement de traction doit également être optimisé de façon à garantir les conditions d'exploitation du service et notamment les horaires de départ et d'arrivée.

Lors de la mise en service et pour la circulation des trains de 750 m (le projet soumis à la présente enquête), un changement de traction et un changement de conducteur sont prévus en gare des Aubrais (près d'Orléans). Un changement de conducteur est prévu



en gare de Saintes.

La longueur de 750 m correspondant à la longueur standard des convois de fret, la gare des Aubrais peut dès aujourd'hui accueillir les trains de l'autoroute ferroviaire.

Pour les trains de 1050 m le changement de traction tel que prévu à ce stade est le même que pour les trains de 750 m. Cette situation évoluera en fonction des solutions actuellement étudiées par RFF et VIIA Atlantique.

VIIA Atlantique étudie avec les constructeurs de locomotives bimode (diesel-électrique). Dans ce cas il n'y a pas de changement de machine sur l'itinéraire mais une simple commutation des modes diesel / électrique lorsque la voie n'est pas électrifiée.

#### Réponse de RFF à la question 2 du thème 4

Réseau Ferré de France gère de nombreux dossiers de modifications d'infrastructures, qui obéissent à des logiques propres. Les projets peuvent bien entendu se dérouler sur des périmètres partiellement communs, sans pour autant avoir de liens fonctionnels forts. Dans ce cas, chaque dossier traite de son sujet, sans englober les projets en interface, difficilement résumables en une ou deux phrases. Procéder différemment serait particulièrement lourd à gérer (chaque modification de programme particulier devrait être répercuté dans tous les projets en interface), et rendrait les dossiers très confus.

Du point de vue de la population, on peut comprendre que cette manière de procéder ne soit pas bien perçue, et qu'à l'occasion d'un projet, on adresse une question relative à un autre sujet, peut-être perçue comme plus préoccupante.

Le contrat de plan Etat-Région mentionné concerne des projets en interface avec le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique, dans le sens où leurs mises en œuvre pourraient avoir des impacts temporaires sur le nombre de circulations pouvant être envisagées sur les voies uniques concernées. Néanmoins, ces projets sont indépendants les uns et les autres et peuvent se développer en présence ou non des autres.

Ces projets ne peuvent être mis en place avant la mise en service de l'Autoroute Ferroviaire. On peut noter qu'il est de même pour tous les projets de développement ou de maintenance lourde envisagés sur les 1000km de l'itinéraire proposé par l'Etat ; on peut citer Charles de Gaulle Express, Roissy Picardie, les chantiers de régénération de voie ou de caténaire, les programmes de mise en sécurité des aiguilles (plan Vigirail).

Il est de la responsabilité de RFF d'organiser la coexistence des travaux et des circulations, et de l'Etat de fixer ses priorités ; sur un réseau en constante évolution, et sur un parcours stratégique bénéficiant de nombreux investissements, il serait en toute hypothèse impossible d'attendre une stabilisation de la situation pour engager de nouvelles actions.

De ce point de vue, il est exclu de reporter la date de mise en service de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique : tout projet apporte son lot de contraintes, qui sont arbitrées en prenant bien entendu en compte la nécessité de permettre la circulation de trains.

Comme dit plus haut, le dossier ne peut prendre en compte l'ensemble des projets en interface ; le dossier traite du sujet qui est le sien, et des éléments nécessaires et suffisants à son fonctionnement.

#### Réponse de RFF sur l'enfouissement de la voie à Sainte Eulalie, et à la question 4 du thème 4

C'est ainsi que sur la commune de Sainte Eulalie, RFF conduit un projet de suppression des passages à niveau. Ce projet est en phase d'avant-projet, il va être

porté à la concertation préalable en fin d'année, puis à l'enquête pour utilité publique l'année prochaine. Il n'est pas couplé fonctionnellement au projet d'autoroute ferroviaire ; l'un comme l'autre peuvent être mis en service indépendamment, et ont des financements indépendants. C'est la raison pour laquelle il n'en est pas fait mention dans le présent dossier d'autoroute ferroviaire Atlantique.

Les projets ferroviaires sont toujours longs et onéreux à mettre en œuvre ; le financement est un point clef qui requiert l'accord de multiples entités, aux priorités distinctes. Les études sont faites par des spécialistes très sollicités, en nombre limités ; par ailleurs, une approche système doit être mise en œuvre pour assurer le succès de l'opération, et les différents volets de l'étude doivent être coordonnés. Enfin, il y a souvent plusieurs façons de procéder pour réaliser une même fonctionnalité, et les discussions entre les différents décisionnaires peuvent effectivement prendre un temps assez conséquent.

Pour toutes ces raisons, les projets ferroviaires prennent du temps. En septembre 2008, RFF et son maître d'œuvre Egis Rail ont présenté au maire et à son équipe l'avancement du projet de suppression des passages à niveau de Sainte Eulalie, les 3 scénarios étudiés, et le scénario retenu pour la poursuite des études d'avant-projet. Depuis les études d'avant-projet ont été menées, et le financement de l'opération négocié.

Fin 2013, RFF était en mesure de lancer la consultation du public, mais l'approche de la période de réserve électorale nous a conduits à la décaler. L'avis du public sera sollicité courant 2014.

Par suppression, on n'entend pas forcément la suppression du passage de l'autre côté de la voie ferrée ; cela peut être le cas si la voie est peu circulée, et si une voirie de rabattement peut-être réalisée à moindre frais. Deux autres solutions de rétablissement sont possibles, incluant le passage en Pont-route (au-dessus de la ligne de chemin de fer), ou en Pont Rail (en dessous de la voie de chemin de fer).

L'enfouissement des voies de Sainte Eulalie fait partie des options étudiées dans le cadre de la suppression des passages à niveau de la ville. Les études menées par RFF ont mené à une estimation budgétaire de 150M€ environ, à financer par l'État et/ou les collectivités locales.

Ce montant peut être comparé aux 35 M€ de la suppression de deux passages à niveau à Sainte Eulalie, en Ponts-rails, et la suppression sèche du troisième passage à niveau, rabattu sur un autre.

Ce budget est néanmoins loin d'être négligeable pour les finances publiques, et face aux contraintes budgétaires que connaît le pays, il paraît raisonnable de ne pas concentrer sur une partie seulement du réseau un budget qui pourrait sinon profiter, certes de façon moins optimale, à une population plus nombreuse et mieux répartie sur le territoire.

Ainsi, si l'on peut comprendre la très forte préférence de la population pour le projet d'enfouissement de la voie, le budget afférent ne pourra malheureusement pas être envisagé dans le contexte actuel. En lieu et place, le passage par dessous permettra de préserver la fluidité des échanges entre les deux parties de la ville, et supprimera la gêne relative à l'interruption de la circulation lors du passage des convois.

### **Réponse de RFF sur le contournement des centres urbains en région parisienne**

Le centralisme de l'organisation politique en France a trouvé une déclinaison dans la très forte centralisation des liaisons ferroviaires, développées en étoile à partir de Paris, avec pour fonction principale de connecter un cœur de ville à un autre.

Deux conséquences majeures à cet état de fait :

- Le faible nombre d'itinéraires de contournement, qui sont très utiles pour l'organisation des travaux ;
- Le caractère central et ferroviairement très fréquenté du « nœud » parisien ;
- Le passage des voies ferrées en centre-ville, et le développement des villes autour des gares de voyageurs ou de marchandises.

Par ailleurs, depuis la conception du réseau ferré, un fort mouvement d'urbanisation s'est développé, qui a eu pour effet de phagocyter des voies ferrées aujourd'hui totalement incluses dans le tissu urbain.

La modification du réseau pour le sortir des centres urbains, et singulièrement de l'Île de France, est un travail titanesque, voire impossible à réaliser s'il s'agit de créer de nouvelles voies. On peut sans crainte avancer le chiffre de 20M€ du kilomètre pour une voie nouvelle, et de l'ordre de 15 à 20 ans de développement, depuis les pré-études, jusqu'à la finalisation du projet. Se pose immédiatement la question de la rentabilité de ce type de projet, très difficile à atteindre.

La solution d'un contournement à base de voies nouvelles de l'Île de France semble donc particulièrement difficile à mettre en œuvre.

A la limitation à quatre du nombre de convois journaliers dans chaque sens, explicité plus haut, et dû à l'emprunt de la voie unique Niort-Saintes, et à la configuration du site de Tarnos, s'ajoute une probable limite à la capacité d'absorption par le nœud ferroviaire d'Île de France, de convois de 1050 m. En effet, l'objet de la construction horaire est de permettre la cohabitation de l'ensemble des services, aux caractéristiques de desserte et de vitesses hétérogènes, de cohabiter harmonieusement ; compte tenu de la densité de trafic en heures de pointes, on voit bien qu'il y a une limite au-delà de laquelle les convois de ce format seront difficiles à mettre en œuvre.

Pour ce qui concerne la cartographie, RFF joint à ce mémoire en réponse une carte à une échelle permettant d'identifier précisément le parcours en Île de France.

Néanmoins, partant du principe que l'on ne crée pas de ligne nouvelle pour assurer le service d'autoroute ferroviaire, mais aussi que le réseau français présente peu d'itinéraires alternatifs, et que lorsqu'ils existent, ils sont exploités en tant que tels, il n'y a finalement pas d'alternative aux itinéraires envisagés, qui passent forcément par l'est de Paris, par l'un ou l'autre des deux itinéraires existant :

- La ceinture historique, par Saint Maur ;
- La ceinture complémentaire, par Neuilly sur Marne.

Une autre question est de savoir si l'un des itinéraires est privilégié par rapport à l'autre. Pour répondre à cette question, il faut prendre en considération que le réseau est dimensionné pour des convois de 750 m. Ces convois ne posent pas de problèmes particuliers, et peuvent emprunter l'un ou l'autre des itinéraires ci-dessus mentionnés. En fonction des contraintes horaires, impossibles à prévoir plusieurs années à l'avance, mais aussi éventuellement des conditions opérationnelles du service, les convois empruntent l'un des itinéraires.

A l'horizon des convois de 1050 m, cet itinéraire passant par la ceinture complémentaire (Neuilly sur Marne) sera donc privilégié.

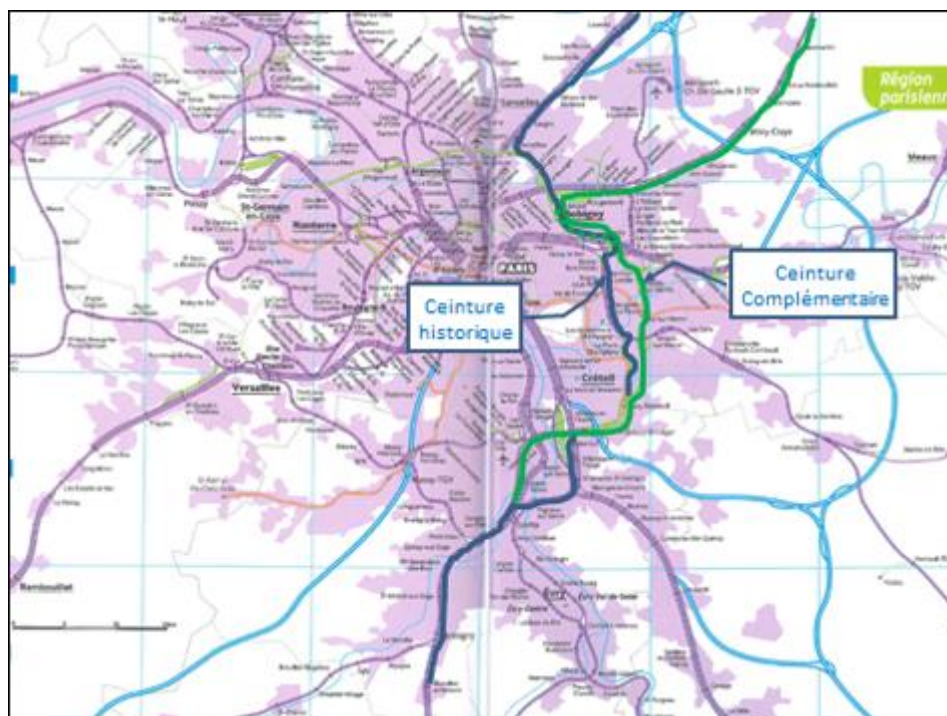


Figure 3: itinéraires des convois en région parisienne (source : RFF)

En heure creuse, ou en cas de travaux sur le premier itinéraire, les convois pourront si nécessaire utiliser l'itinéraire pas Saint Maur. Mais l'on peut dire dans ce cas que la grande majorité des convois passera par Neuilly sur Marne.

De même, plus au sud, l'accès à la ceinture fret peut se faire en passant par Orly ou par Villeneuve Saint George. Pour des raisons techniques, l'accès par Villeneuve est plus complexe pour les convois de 1050 m, qui emprunteront donc principalement les voies passant par Orly.

Enfin, au Nord de Paris, deux itinéraires sont possibles :

- Par Amiens ;
- Par Saint-Quentin.

Le premier itinéraire implique une bonne coordination des différents services entre Paris et Creil, en particulier à l'horizon 2019, avec l'arrivée des trains longs et, quelques temps plus tard, l'inauguration de la ligne Roissy-Picardie. Le second itinéraire passe par le tunnel de Séry-Mareval, qui doit être mis au gabarit, ce qui ne sera pas possible avant 2019.

D'ici 2019, les convois passeront donc par Chantilly-Creil-Amiens ; le réseau permet d'accueillir des convois de 750 m. Au-delà de 2019, trois possibilités sont ouvertes :

- « fermeture » de l'itinéraire par Amiens aux convois de 1050m. Dans ce cas, l'intégralité des circulations passera par Saint-Quentin et le Tunnel de Séry ;
- Restriction de l'itinéraire par Amiens, ouvert de nuit, par exemple en cas de travaux sur l'autre itinéraire ;
- Maintien des deux itinéraires, ce qui nécessitera la construction d'un évitement au nord de Paris, par exemple à Chantilly ;

Le choix entre ces options n'entre pas dans le cadre de l'Enquête Publique en cours, mais sera inclus dans l'Enquête englobant la seconde phase du programme, visant spécifiquement les solutions mises en œuvre pour les aménagements du réseau pour



lui permettre d'accueillir les convois de 1050 m.

#### 3.2.1.4.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

Les réponses présentées par le pétitionnaire semblent de nature à lever certaines interrogations et apportent précisions et assurances sur les demandes formulées.

***La commission aurait toutefois apprécié que ces éléments soient apportés en amont, par le pétitionnaire, dans le dossier d'enquête publique.***

#### **S'agissant du choix du tracé par Niort-Saintes :**

Dans sa réponse concernant le choix de l'itinéraire par Niort-Saintes, RFF précise que :

- « *Cette solution est temporaire* »,
- « *Dès la mise à disponibilité de l'itinéraire par Angoulême pour le service AFA, les convois n'emprunteront plus l'itinéraire par Niort-Saintes sauf cas exceptionnels et que les populations sur l'axe Bordeaux-Saintes-Niort, ne seront plus concernées* ».

La commission note avec intérêt le côté « temporaire » de la solution choisie d'un tracé par Niort-Saintes et la volonté exprimée par le pétitionnaire de réaliser, au plus tôt, malgré d'évidentes contraintes (construction de la LGV-SEA, mise aux gabarit de plusieurs tunnels...) le transfert de l'AFA sur l'itinéraire initialement prévu via Angoulême.

***La commission approuve totalement ce choix en considérant que l'itinéraire par Angoulême est le seul itinéraire susceptible d'être cohérent autant pour la pérennisation du projet que pour le développement du fret ferroviaire en général (temps de parcours amélioré, nouvelles offres de services, ligne totalement électrifiée, moindre impact pour les riverains...).***

#### **S'agissant du changement de traction :**

Pour la nécessité d'utiliser en partie une traction « diesel » entre Niort et Saintes, RFF indique que trois solutions sont envisageables :

- « *Traction diesel au sud d'Orléans, électrique au nord,*
- *Traction diesel au sud de Niort, électrique au-delà,*
- *Utilisation d'une traction « bi-mode », électrique-diesel, plus flexible mais encore en développement* ».

De plus, RFF précise que « *lors de la mise en service et pour la circulation des trains de 750 m, un changement de traction et un changement de conducteur sont prévus en gare des Aubrais (près d'Orléans), seule gare pouvant, dès aujourd'hui accueillir les trains de l'autoroute ferroviaire* ».

C'est la première solution qui a été choisie et qui entraîne donc, si on traduit bien les propos de RFF, l'utilisation de la traction diesel entre Orléans et Tarnos !.

La commission s'étonne que, pour quelques kilomètres de voie non électrifiée, les concepteurs du projet prévoient de faire circuler des trains en mode « diesel », même provisoirement, sur bien plus de 500 km de voie électrifiée !

La commission note cependant que, même lorsque le diesel est utilisé, son impact carbone au km est toujours plus favorable à celui induit par un poids lourd.



En effet, 11 poids lourds consomment davantage au km (4,40Kep) qu'un train de fret circulant en traction diesel (4,23 Kep).

Or, s'agissant de l'autoroute ferroviaire, la capacité d'emport d'un train peut atteindre 72 remorques, soit l'équivalent en consommation de 28,8 Kep/km (72 x 0,4) ; c'est-à-dire, près de 7 fois plus qu'un train de fret circulant en traction diesel (4,23 Kep).

***La commission, consciente des contraintes induites par le tracé prévu, mais soucieuse de la nécessité de préserver une empreinte écologique optimale, préconise l'aménagement de sites intermédiaires de changement de traction, même si ces aménagements représentent un coût financier conséquent.***

***La commission propose donc, dans la mesure du possible, un premier changement de traction à Niort et non au sud d'Orléans et l'utilisation du mode « diesel » uniquement entre Niort et Bordeaux.***

***La commission souhaite enfin, l'utilisation, dès que possible de la traction « bi-mode » (électrique-diesel).***

### **S'agissant de la prise en compte du contrat de Plan Etat-Région (2014-2020) Poitou-Charentes :**

La commission d'enquête prend acte des précisions apportées par le pétitionnaire qui indique que « les projets sont indépendants les uns des autres, peuvent se développer en présences ou non des autres, apportent leur lot de contraintes qui sont arbitrées en prenant en compte la nécessité de permettre la circulation des trains ».

***La commission souligne toutefois, que la réalisation rapide de l'électrification de la voie ferrée Niort-Saint-Jean-d'Angély-Saintes, validée et signée le 14 février 2014 dans le cadre dudit contrat de Plan Etat-Région Poitou-Charentes, permettrait de résoudre la problématique de l'utilisation de la traction « diesel » sur le tracé provisoire retenu pour l'AFA.***

### **S'agissant de l'enfouissement de la voie à Sainte-Eulalie (33) :**

Pour cette demande qui concerne une commune particulièrement impactée par la circulation ferroviaire, RFF indique que « le budget afférent (150M€) ne pourra malheureusement pas être envisagé dans le contexte actuel ».

La suppression de deux passages à niveau en Ponts-Rails, et celle pure et simple d'un troisième passage à niveau (35M€), sont à l'étude et l'avis du public sera « sollicité courant 2014 ».

Cette réalisation, indépendante du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique devrait « permettre de préserver la fluidité des échanges entre les deux parties de la ville, et, ainsi, supprimer la gêne relative à l'interruption de la circulation lors du passage des convois ».

***La commission prend acte des informations apportées par le porteur de projet.***

### **S'agissant du contournement des centres urbains en région parisienne :**

Sur cette problématique dont la commission a pu noter la sensibilité au travers des nombreuses observations formulées au cours de l'enquête publique, le dossier présenté à l'enquête publique est resté très succinct, pour ne pas dire indigent.

Certaines précisions ressortent des réponses du pétitionnaire aux demandes formulées par la commission d'enquête. Ainsi :

... « La solution d'un contournement à base de voies nouvelles de l'Île de France semble particulièrement difficile à mettre en œuvre »...

... « Partant du principe que l'on ne crée pas de ligne nouvelle pour assurer le service d'Autoroute ferroviaire, il n'y a finalement pas d'alternative aux itinéraires envisagés qui passent forcément par l'est de Paris, par l'un ou l'autre des itinéraires existant (la ceinture historique par Saint Maur et la ceinture complémentaire par Neuilly sur Marne »...

... « Enfin, au nord de Paris, deux itinéraires sont possibles, par Amiens et par Saint Quentin ».

**La commission comprend les difficultés rencontrées par le pétitionnaire pour trouver d'autres solutions pour le passage des convois ferrés en région Parisienne (nœuds ferroviaires saturés, faible nombre d'itinéraires de contournement, passage des voies ferrées en centre-ville...).**

**La commission admet que les solutions sont contraintes et les alternatives de contournement quasi inexistantes.**



### 3.2.1.5. Thème 5 : concertation et qualité du dossier

3.2.1.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :

La concertation commence à l'amont du projet dès qu'il est envisagé. Elle porte notamment sur son opportunité :

La qualité du dossier correspond, indépendamment des obligations réglementaires, à ce qu'un public non averti puisse comprendre simplement le projet et le place dans son contexte.

#### 11 - Analyse quantitative des observations, courriers ou courriels :

Tableau montrant par secteurs, le nombre d'occurrences « Concertation et qualité dossier »

Secteurs	Occurrences
S 1 Pyrénées Atlantique - Landes	0
S 2 Gironde	12
S 3 Charente Maritime – Deux Sèvres - Vienne	22
S 4 Indre et Loire – Loir et Cher – Loiret - Eure et Loir	2
S 5 Essonne – Val de Marne – Seine et Marne – Seine St Denis - Val d'Oise	29
S 6 Aisne – Oise - Somme	7
S 7 Nord - Pas de Calais	6
<b>Total :</b>	<b>78</b>

Le nombre total d'occurrences pour ce thème s'élève à 78,

L'analyse de la répartition géographique des observations fait apparaître que plus de la moitié des occurrences proviennent des secteurs 3 (Charente Maritime, Deux Sèvres et Vienne) et 5 (région Parisienne).

Les observations relatives au dossier et à la concertation font essentiellement ressortir que :

- 1- le dossier est difficile à lire et les plans, compte tenu de l'échelle présentée, ne permettent pas de visualiser suffisamment le tracé.
- 2- les élus regrettent le manque de communication sur le projet avant l'enquête publique.
- 3- les études d'impact environnementales sont insuffisantes, l'étude acoustique peu précise et parcellaire, les vibrations sur les ouvrages non abordées.

#### 12 - Analyse qualitative des observations, courriers ou courriels :

##### S'agissant de l'insuffisance ou du manque de concertation :

PETITION DEPOSEE EN MAIRIE DE CARBON BLANC - accompagnée de 533 signatures (Obs 96 du registre de Carbon Blanc) qui pointe « *le manque de proximité et d'information dans cette enquête publique et son déroulement durant la période de la campagne électorale européenne* »

Mr FURLAN (Mail 257 Commune de Carbon Blanc) dénonce « *des conditions de concertation inappropriées au regard de l'enjeu (durée trop serrée, délai d'information trop court, publicité inexistante et réunion publique du 15 mai sans les porteurs du projet)* ».

La Communauté d'Agglomération du Niortais – CAN – (Courriers 38 adressé au président de la commission) « *estime ne pas être en mesure d'approuver le dossier compte tenu des nombreuses insuffisances d'informations concernant les impacts locaux tant en phase de travaux que d'exploitation* ».

M. FOURRE (Obs 5 du registre de Saintes) attire l'attention « *sur l'absence de concertation (pas de réunion publique à Chaniers)* ».

M. RICHON (Obs 6 du registre de Saintes) déplore « *le peu de concertation et exprime une opposition au projet* ».

LE CONSEIL MUNICIPAL DE CHANIERES -17- (Obs 7 du registre de Saintes) « *malgré l'intérêt du ferroutage, émet un avis défavorable au projet pour les motifs suivants : ...manque d'information des élus et des riverains* ».

M. VAGNIER, (Obs 8 du registre de Saintes ) à 40 m de la voie, « *exprime un avis défavorable (nuisances sonores, vibratoires, pas de concertation)* ».

LE CONSEIL MUNICIPAL DE SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN – 17 – (Obs 4 du registre de Pons) atteste que « *les élus regrettent le manque de communication sur le projet avant l'enquête publique* ».

M. et Mme BEAUMONT, (Courrier 28 adressé au président de la commission) « *expriment leur stupeur et leur indignation devant ce projet dont la publicité a été très discrète..* ».

L'ASSOCIATION « NATURE –ENVIRONNEMENT – 17 – (Obs 1 du registre de la Préfecture de Charente maritime) fait état « *d'une étude d'impact incomplète quant aux aspects du volet sanitaire et d'une mauvaise information des élus et des habitants, sur les nuisances sonores et qui n'apporte aucune solution sur les vibrations* ».

LE CONSEIL MUNICIPAL DE CHANIERES – 17 - (Obs2 du registre de la Préfecture de Charente maritime) déclare que « *l'information a été insuffisante* ».

M. MEARY, maire de Brétigny (Obs 13 du registre de Brétigny) considère « *que l'intérêt du ferroutage est incontestable d'un point de vue environnemental mais regrette qu'une concertation n'ait pas eu lieu préalablement à l'enquête avec l'ensemble des communes et intercommunalités. Il estime que le projet présenté a été réalisé sans aucune concertation et est donc défavorable à celui-ci* ».

M. MERLINO (Obs 6 du registre de Villeneuve le Roi) estime « *que le projet présenté a été réalisé sans aucune concertation et est donc défavorable à celui-ci* ».

Mme COLLET (Obs 7 du registre de Villeneuve le Roi) constate « *qu'il n'y a pas eu de concertation mais qu'il va y avoir de nouvelles nuisances acoustique et des vibrations sur les bâtiments* ».

Mme HURIEZ (Obs 8 du registre de Villeneuve le Roi) considère « *que Villeneuve ne doit pas supporter de nouvelles nuisances sonores. Elle demande où elle pourrait obtenir le tracé réel de cette autoroute ferroviaire et s'il va y avoir concertation avec les habitants et riverains* ».

M. CHAZAL président de l'ALEP (Obs 9 du registre de Villeneuve le Roi) « *est défavorable au projet imposé sans concertation* ».

M. ROMPILLON (Obs 14 du registre de Villeneuve le Roi) note « *une absence de*

*concertation avec les riverains. Il ne peut accepter un tel projet ».*

M. GONZALES, maire de Villeneuve le Roi (Obs 15 du registre de Villeneuve le Roi) considère que « *ce projet est réalisé sans aucune concertation préalable et sans aucune information* ».

ELUS ECOLOGISTES DU BLANC MESNIL (Obs 1 du registre de Drancy) dénoncent « *la méthode opaque sans concertation des élus et des associations, sans même d'information préalable* ».

M. BU LOCKO (Mail 74 Commune de Drancy) affirme que les « *écologistes sont opposés au projet car ils ne peuvent accepter que toutes les nuisances soient concentrées dans notre partie de l'Île de France* » et dénonce « *l'opacité de la méthode, sans concertation des élu(e)s et des associations, sans même d'information préalable* ».

M. CHAILLET (Mail 246 Commune de Drancy) est pour « *informer l'ensemble des communes traversées afin de recueillir leurs avis* ».

Mme DELMAS (Mail 126 Commune du Blanc Mesnil) est opposée au projet car « *elle dénonce l'opacité de la méthode, sans concertation des comités d'information et d'échange présidée par le Préfet sur la problématique de la sécurité autour de la gare de triage de Drancy, ce projet ne fut pas évoqué ! Cette attitude est méprisante* ».

Mme MARQUIGNON (Mail 189 Commune de Lardy) déclare « *habiter à 50 m de la future autoroute ferroviaire atlantique et être très inquiète car elle dit avoir appris par hasard cette enquête et que les élus n'aient pas plus informé les riverains à moins qu'ils n'aient pas été informés eux-mêmes* ».

Mme ARCHIMBAUD, sénatrice de Seine Saint Denis (Mail 209 Commune de Montreuil) considère « *que le tracé doit être étudié de façon à ne pas rajouter en zone urbaine dense des nuisances et du danger ce qui implique une très large concertation des acteurs locaux et régionaux et il faut penser à la connexion entre de telles autoroutes ferroviaires et un nécessaire maillage fin de feroutage à mettre en place, au plus près notamment des acteurs économiques de notre région et de notre département* ».

Un ANONYME (Mail 77 Commune de Noisy le Grand) fait état de « *l'opacité de la méthode, sans concertation des élu(e)s et des associations, sans même d'information préalable* ».

PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT (Courrier 53 adressé au président de la commission) affirme « *pas de réelle concertation avec tous les élus et les milieux associatifs sur l'ensemble du tracé au préalable* » (et Mail 243 Commune de Savigny sur Orge) fait état « *d'une réelle concertation avec tous les élus et les milieux associatifs sur l'ensemble du tracé au préalable. Elle aurait dû avoir lieu dans tous les départements ou régions traversés, à plus forte raison en Ile-de-France, la zone la plus densément peuplée de la ligne Tarnos-Dourges. Nous la réclamons* ».

ASSOCIATION CAD - Conseil et Actions pour le Développement durable - (Courrier 54 adressé au président de la commission) demande « *pourquoi il n'est pas proposé de contourner l'Île de France (comme à Lyon ou Montpellier) et en conclusion déclare que la concertation n'a pas été proposée aux citoyens concernés par l'ensemble de la ligne, que le dossier n'apporte aucune réponse aux nombreuses questions et émet donc un avis défavorable* ».

Mme CORDIER, présidente de l'ANSE 93 - Association contre les Nuisances Sonores et pour le Respect de l'Environnement) - (Courrier 45 adressé au président de la commission) « *regrette par ailleurs que le dossier ne soit pas consultable en mairie de Stains et qu'il n'y ait pas eu de véritable consultation* ».



-COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION HAUT VAL-DE-MARNE (Courrier 46 adressé au président de la commission) déclare « *déplorer vivement que la communauté d'agglomération n'ait pas été consultée préalablement à l'élaboration du projet* ».

Mme MAZZOLA (Mail 216 Commune de Villemomble) fait état « *d'un manque d'information sur l'autoroute ferroviaire avant la mise en enquête publique* ».

### **S'agissant de l'insuffisance du dossier et/ou de ses lacunes :**

M. DUCOUT, maire de la commune au nom du conseil municipal (Obs 28 du registre de Cestas) « *exige une étude détaillée sur l'impact de l'augmentation du trafic fret dans les années à venir et considère que l'étude d'impact indique une très forte augmentation du trafic fret dans la section Lamothe/ Bordeaux Saint Jean* ».

M. DUBOURDEAUX association DECIDEF (Obs 26 du registre de Carbon Blanc) dénonce « *des arguments spécieux et une étude à la limite de la malhonnêteté. La commune de Sainte Eulalie n'est pas mentionnée dans l'enquête et des centaines de citoyens sont traités par le mépris* ».

M. MAURY (Obs 29 du registre de Carbon Blanc) « *exprime de très forts doutes sur la rentabilité et la viabilité du projet. Il s'agit juste d'une petite tranche de saucisson par rapport à l'ensemble du trafic RFF local et il n'y a aucune liaison avec les autres projets. Quid des bruits, du franchissement de la ligne ? RFF ne tient pas compte des études faites par les associations ni des mentions officielles portées par les élus. Les technocrates devraient venir sur le terrain et se trompent dans cette étude* ».

MOTION du Conseil Municipal de la commune de Sainte Eulalie (Obs 80 du registre de Carbon Blanc) déclare que « *l'enquête ne bénéficie pas de délais à hauteur des enjeux du projet. Le dossier ne comprend ni étude phonique de la commune ni bilan carbone détaillé et chiffré* ».

M. CAZASSUS (Mail 242 Commune de Carbon Blanc) affirme que « *le dossier de présentation du projet est incomplet et démontre la volonté de présenter un projet d'envergure lourd en plusieurs enquêtes. Le bilan carbone apparaît très marginal et une portion des voies entre Poitiers et Bordeaux n'est pas électrifiée. Il souligne l'absence de prise en compte des nuisances sonores et des vibrations du sol qui nuiront à la qualité de vie des riverains et à la valeur des biens* ».

LE CONSEIL MUNICIPAL DE SAINT JEAN D'ANGELY - 17 - (Obs 12 du registre de Saint Jean d'Angely fait état de « *l'insuffisance des études d'impact environnementales sur le territoire communal* ».

M. CASTAGNET, ancien adjoint au maire (Obs 14 du registre de Saint Jean d'Angely) a noté que « *le dossier est impossible à lire et que l'étude acoustique est contestable* ».

M. FOURRE, (Obs 5 du registre de Saintes) attire l'attention sur plusieurs points dont « *l'absence d'étude sur les vibrations et l'absence d'enveloppe budgétaire pour la perte de la valeur des biens* ».

M. RICHON, (Obs 6 du registre de Saintes) déplore le peu de concertation et exprime une opposition au projet pour la raison suivante « *pas d'étude sur l'impact sonore pour les habitations proches et éloignées* ».

Le Conseil Municipal de Chaniers – 17 – (Obs 7 du registre de Saintes) malgré l'intérêt du ferroutage, émet un avis défavorable au projet pour les motifs suivants « *aucune étude de prédiction des vibrations et de leur impact, immeubles subissant des nuisances sonores non répertoriés, indemnités sous évaluées pour les travaux d'insonorisation, évaluation du patrimoine immobilier non prise en compte* ».

M. LALANDE, maire de Montendre – 17 – (Mail 286 Commune de Montendre) déclare

que « le dossier présenté à l'enquête publique est complexe et incomplet » et que « la mairie regrette l'absence, dans le dossier d'enquête, d'étude sur les impacts vibratoires et demande un diagnostic en préalable à toute conclusion de l'enquête, autant sur les ouvrages d'art (pont route surplombant la voie ferrée au niveau de la voie communale n°5), que pour les conséquences sur les immeubles riverains »,

M. MERLINO (Obs 6 du registre de Villeneuve le Roi) considère que « le dossier d'enquête publique présenté aux riverains n'est pas du tout explicite, c'est même le contraire,, que les cartographies présentées sont à un échelle ne permettant pas de voir le tracé, que les impacts ne sont pas étudiés pour les villes et riverains concernés ».

M. GONZALES, maire de Villeneuve le Roi (Obs 15 du registre de Villeneuve le Roi) considère que « les plans présentés ne permettent pas de déterminer avec précision le tracé, les études d'impacts et évaluations environnementales se focalisent sur les aménagements nouveaux et non sur les tracés déjà existants, rien dans ce dossier n'évalue les impacts réels pour les riverains, notamment en termes de bruit et de vibrations, une étude devrait évaluer les impacts de ce projet sur le site Seveso et le type de marchandises transportées, il existe des incohérences sur le nombre d'A/R quotidiens (de 3 à 25 !) jouant sur la viabilité économique du projet et sur les horaires auxquels peuvent avoir lieu les passages (jour et/ou nuit) ».

Mme MAZZOLA (Mail 216 Commune Villemomble) déclare que son association est favorable aux transports de marchandises par le train plutôt que par la route mais émet des réserves sur « l'absence d'un plan lisible du tracé prévu en Seine-Saint-Denis dans les documents proposés en enquête publique ; où passent les trains ? » et fait état « des études incomplètes dans notre secteur : le manque de précision de l'étude acoustique pour identifier les nuisances sonores, de l'étude d'impact des vibrations; des protections pour la résorption des points noirs de bruit étaient prévues depuis plusieurs années et ne sont toujours pas réalisées, d'une évaluation insuffisante de l'accroissement du transport des matières dangereuses en Seine-Saint-Denis, zone urbaine dense ».

Mlle BROCHET, (Courrier 55 adressé au président de la commission) est défavorable au projet, « le dossier présenté est partiel et partial ! »

M. GOGNY-GOUBERT, ancien maire, (Mail 274 Commune de St Rémy en l'Eau) évoque « un dossier incomplet, à l'égard des différents thèmes cités »

3.2.1.5.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

### **S'agissant de la concertation :**

#### **La pièce 1 Notice non technique**

(page 20)

fait état des concertations uniquement effectuées sur les terminaux de transbordement

<b>Bilans de la concertation</b>	<p><b>Pièce 6</b></p> <p>Le bilan de concertation est une pièce exigée au titre de l'article R123-8 du code de l'environnement.</p> <p>Les terminaux de transbordement sont soumis à la concertation au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme car considérés comme des créations de gares ferroviaires de marchandises ou de transit dans une zone urbanisée, et d'un montant dépassant 1,9 millions d'euros</p>
----------------------------------	---

	<p>TTC (art. R300-1 4° du même code).          Les travaux sur le réseau ferré national ne sont pas soumis à concertation L300-2 CU.          Deux bilans seront produits dans le cadre du présent projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un bilan de concertation pour le terminal de Dourges</li> <li>• Un bilan de concertation pour le terminal de Tarnos</li> </ul>
--	---

(Page 22)

#### *Pièce 6 : Bilans de la concertation*

Cette pièce rappelle les différentes phases de concertation et d'information sur les deux terminaux de Dourges et de Tarnos ayant permis aux élus, au public ou aux services de l'État de participer au processus de décision du projet. La pièce 6 présente deux bilans : le bilan de la concertation pour le terminal de Dourges, ainsi que le bilan de la concertation pour le terminal de Tarnos. La concertation s'est tenue entre le 28 octobre et le 09 novembre 2013, préalablement à la définition du projet d'autoroute ferroviaire.

#### **La pièce 6 Bilan de la Concertation**

Décrit en 47 pages la concertation opérée sur les deux plateformes de transbordement.

#### **S'agissant du dossier mis à l'enquête :**

Le dossier mis à l'enquête comprenait les pièces suivantes :

**Pièce n° 1** : Note de présentation non technique - textes régissant l'enquête et autorisations nécessaires au projet

**Pièce n° 2** : Étude d'impact

L'étude d'impact était présentée sous la forme de 4 volumes

- **Volume 1** : Ce volume correspond au résumé non technique, qui permet une approche synthétique de l'ensemble de l'étude d'impact, sur le projet et sur le programme. Il résume l'ensemble de l'étude d'impact et peut être lu de façon totalement autonome. Il facilite la prise en compte des informations contenues dans l'étude d'impact.
- **Volume 2** : Ce volume présente le projet et ses effets sur l'environnement et la santé humaine. Il décrit donc les effets des travaux nécessaires à la mise en service de l'autoroute ferroviaire : construction des terminaux de Dourges et Tarnos, aménagements sur le réseau ferré national permettant la circulation des trains de 750 m de long.
- **Volume 3** : Ce volume correspond à la présentation des effets du programme de travaux (pris dans son ensemble) sur l'environnement et la santé humaine. Il présente donc les effets du service à l'horizon 2020, en intégrant la réalisation des travaux permettant la circulation des trains de 1050 m de long sur le réseau ferré national.
- **Volume 4** : Les études complémentaires et annexes techniques.
- **Volume 5** : Poster Projet (Echelle 1/1 000 000- 1 cm = 10 km)
- **Volume 6** : Poster Programme (Echelle 1/1000 000 – 1 cm = 10 km).

**Pièce 3** : Avis de l'autorité environnementale et avis émis sur le projet avant l'enquête

**Pièce 4** : Mémoires complémentaires suite à l'avis de l'autorité environnementale

Ces mémoires portent :

- **Volume 1** : sur le réseau ferré national (Mémoire complémentaire de RFF). Les apports pour le RFN portent principalement sur des éléments de justification sur le choix de la solution protection de façade pour les enjeux acoustiques ; et l'analyse site Seveso par site Seveso de la compatibilité du projet avec les prescriptions fixés dans les Plans de préventions des risques technologiques concernés (PPRT) approuvés ;
- **Volume 2** : sur les terminaux de transbordement de Dourges et Tarnos (Mémoire complémentaire de VIIA Atlantique). Le mémoire apporte des informations sur les études et inventaires réalisés (définition de projet, écologie, acoustique, etc.) et sur les impacts. Le mémoire complémentaire est présenté en complément de l'étude d'impact de 2012. Il comprend ou complète ainsi les éléments réglementaires d'une étude d'impact (R122-5 c. env.) pour les deux terminaux.

**Pièce 5** : Bilan socio économique

- **Volume 1** : Le bilan socioéconomique
- **Volume 2** Rapport et avis CGI sur le bilan socio économique

**Pièce 6** : Bilans de la concertation

**Pièce 7** : Mise en compatibilité du document d'urbanisme de Tarnos

3.2.1.5.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête :

**S'agissant de la concertation :**

**Question 1** :

A défaut de concertation officielle sur l'ensemble de la ligne RFF, des informations préalables ont-elles été communiquées ou des contacts ont-ils été pris avec les principales communes concernées par le projet d'autoroute ferroviaire atlantique ? Si oui, quand et comment ?

**Question 2** :

Des réunions publiques d'information ont-elles été organisées dans les mois précédant l'enquête publique dans les principales communes impactées par le projet RFF ?

**S'agissant du dossier :**

**Question 3** :

Pour quelles raisons des cartes plus précises et à une échelle permettant de déterminer avec précision le tracé de cette autoroute ferroviaire, notamment dans la traversée des zones denses, n'ont-elles pas été incluses dans le dossier mis à l'enquête ?

3.2.1.5.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

### Réponse de RFF aux questions n° 1, 2 et 3 du thème 5

Réseau Ferré de France rappelle que le projet d'Autoroute Ferroviaire n'implique pas de création de voies nouvelles, mais seulement, dans un premier temps, de plateformes de transbordement à chaque extrémité de son parcours (Tarnos et Dourges).

Seuls les travaux concernant les plateformes, situées au droit des communes de Tarnos et de Dourges sont soumises à concertation en application des dispositions des articles L. 300-2 et s. et R.300-1 du Code de l'urbanisme. Les travaux réalisés sur le réseau ferré national, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, n'entrent pas dans le champ d'application des projets devant faire l'objet d'une concertation.



L'ensemble des formalités imposées par les textes en matière de publicité et d'information du public en amont de l'enquête publique (affichages, publications) ont été respectées.

L'enquête publique a bien pour objectif de consulter le public sur le projet, et RFF a déployé des moyens importants pour assurer la communication auprès du public et des collectivités locales. Le terme d'autoroute peut légitimement inquiéter les riverains des voies ferrées mais il convient de rappeler que le projet soumis à enquête ne concerne que 8 convois régulièrement répartis au cours de la journée (toutes les 6 heures dans chaque sens), et qu'il intervient dans un contexte de baisse continue du fret ferroviaire ces dernières années.

Les itinéraires empruntés en Région Parisienne sont représentés sur la carte ci-dessous ; en vert est illustré l'itinéraire privilégié pour les trains de 1050m, et en bleu l'itinéraire pouvant aussi être emprunté ; en fonction des sections, la situation est détaillé ci-dessous.



Figure 4: itinéraires des convois en région parisienne (source : RFF)

Il y a peu d'alternative aux itinéraires empruntés par les convois d'Authoroute Ferroviaire, qui passent forcément par l'est de Paris, par l'un ou l'autre des deux itinéraires existant :

- La ceinture historique, par Saint Maur (en bleu);
- La ceinture complémentaire, par Neuilly sur Marne (en vert).

Une autre question est de savoir si l'un des itinéraires est privilégié par rapport à l'autre. Pour répondre à cette question, il faut prendre en considération le dimensionnement du réseau pour des convois de 750 m. Ces convois ne posent pas de problèmes particuliers, et peuvent emprunter l'un ou l'autre des itinéraires ci-dessus mentionnés. En fonction des contraintes horaires, impossibles à prévoir plusieurs années à l'avance, mais aussi éventuellement des conditions opérationnelles du service, les convois empruntent l'un des itinéraires.

Au nord de Paris (au-delà de Bobigny), dans un premier temps, seul l'itinéraire par Chantilly/ Creil/ Amiens est accessible, l'autre itinéraire, passant par Mitry-Claye/



Ormoiy/ Saint-Quentin, nécessite le dégagement de gabarit d'un tunnel qui ne peut être réalisé avant 2019.

Entre Bobigny et Sucy-Bonneuil, deux itinéraires sont possibles ; en principe, l'itinéraire fret (en vert) sera privilégié, mais l'autre itinéraire (en bleu) pourrait être utilisé aussi, sans inconvénient pour les convois de 750m. Pour les convois de 1050 m, la question se pose différemment, et l'itinéraire fret sera très majoritairement utilisé, pour la raison suivante.

En cas de perturbation, ou lors de la construction horaire, il peut être nécessaire d'arrêter les convois longs pour laisser passer un autre service. Le réseau n'étant pas dimensionné pour les convois de 1050m, des voies d'évitement doivent être construites ; on utilise pour cela des sites existants, que l'on modifie. En région parisienne, compte tenu des divers projets en cours, et de la configuration des sites, il n'y a finalement que peu d'alternatives pour assurer cette fonction de garage. Deux sites ont été identifiés, à Villemomble d'une part, à Juvisy d'autre part. Le premier site n'est accessible qu'en passant par la ceinture complémentaire. Ainsi, à l'horizon des convois de 1050 m, cet itinéraire sera donc privilégié. En heure creuse, ou en cas de travaux sur le premier itinéraire, les convois pourront si nécessaire utiliser l'itinéraire pas Saint Maur.

Plus au sud, entre Juvisy et Sucy-Bonneuil, l'accès à la ceinture fret peut se faire en passant par Orly ou par Villeneuve-Saint-Georges. Pour des raisons techniques, l'accès par Villeneuve est plus complexe pour les convois de 1050 m, qui emprunteront donc principalement les voies passant par Orly. Les convois de 750m utiliseront l'un ou l'autre des itinéraires, sans qu'il soit possible, à ce stade de quantifier l'utilisation des deux itinéraires.

3.2.1.5.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

**S'agissant de la concertation :**

***La commission d'enquête a pu constater, lors de cette enquête, l'absence totale d'information de la population sur le projet en cours. Elle ne l'a découvert que lors des publications des avis d'enquête dans la presse ou à la lecture des affiches placardées en mairie ou installées sur le futur itinéraire.***

***Plus surprenant la presque quasi-totalité des communes concernées n'avait jamais entendu parler du projet d'autoroute ferroviaire avant le déclenchement de l'enquête. Ces communes ont, pour 48 d'entre elles été pré alertées, lors des contacts pris par les commissaires enquêteurs pour arrêter leurs dates de permanences, les autres n'en ont eu connaissance qu'au reçu de l'arrêté d'organisation de l'enquête envoyé par la préfecture du Pas-de-Calais, autorité organisatrice de l'enquête.***

***Certes, comme le rappelle RFF, la concertation n'était obligatoire que pour les seules plateformes de transbordement, mais une absence totale d'information des communes impactées par l'autoroute ferroviaire lors de l'élaboration du dossier et notamment des élus locaux a semé le trouble quant aux objectifs poursuivis lors de l'enquête et a renforcé la défiance des populations concernées.***

***RFF répond que : « L'ensemble des formalités imposées par les textes en matière de publicité et d'information du public en amont de l'enquête publique (affichages, publications) ont été respectées » ce qui est parfaitement exact, mais arrive trop tardivement pour un projet de cette ampleur. RFF ajoute qu'il « a déployé des moyens importants pour assurer la communication auprès du public***

*et des collectivités locales », sans apporter un commencement de preuve à cette assertion (réunions, courriers envoyés, dépliants diffusés, etc.).*

*Au demeurant, si RFF a réellement déployé des moyens importants pour assurer la communication auprès du public et des collectivités locales, force est de constater que sur le terrain, tant les élus que la population n'avaient, avant de prendre connaissance du dossier aucune idée du projet mis à l'enquête, et la commission d'enquête ne peut que regretter cette absence totale d'information préalable.*

**S'agissant de la qualité du dossier :**

*Le dossier, dans son ensemble, volumineux, touffu et confus était de piètre qualité, ou du moins peu adapté à sa mission première qui est celle d'informer complètement le public sur le projet en cours. Si les parties traitant des plateformes de transbordement étaient relativement explicites, celle relative aux voies empruntées, spécialement en zone urbaine dense ne permettait pas de renseigner correctement le public.*

*Ainsi il a été impossible au commissaire enquêteur de déterminer exactement les voies empruntées par cette future autoroute ferroviaire en région parisienne malgré des demandes en ce sens en cours d'enquête, ce qui a pu faire dire au public présent aux permanences que le commissaire enquêteur était incapable de renseigner que celui-ci « ne servait à rien », terme peu flatteur, mais non dénué de vérité pour cette enquête. A ce propos, le complément d'information sur la circulation des convois à l'est de Paris, sous la forme d'un schéma, certes à l'échelle encore insuffisante est très intéressant et explicite. De même, le complément d'information concernant les différentes matières dangereuses apportées dans le thème 2 par RFF dans son mémoire en réponse, aurait permis de renseigner la population et il aurait été normal de disposer de ces deux informations dans le dossier, ce qui n'était pas le cas.*

*De même il était très difficile pour le public de se faire une idée précise des caractéristiques de ce futur convoi, mis à part sa longueur (750m puis 1050 m) par rapport aux convois de fret existants. En effet, quid du poids futur des wagons Lohr chargés par rapport aux wagons de fret les plus lourds circulant actuellement sur le réseau ? Niveau sonore des convois futurs par rapport aux convois actuels, sous forme d'une comparaison plus qualitative que quantitative (le fait qu'un wagon Lohr ait un impact sonore de - 6dB par rapport à un wagon de fret actuel, ne permettant pas au public de se rendre compte du gain escompté en matière de nuisances sonores !)*

*La commission d'enquête regrette donc, que, notamment sur ces divers points, le dossier ne lui ait pas permis de renseigner plus précisément le public présent à ses permanences.*



### 3.2.1.6. Thème 6 : divers

#### 3.2.1.6.1. Sous-thème 1 : Economie et rentabilité de l'autoroute ferroviaire atlantique – le système Modalohr

##### 3.2.1.6.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :

Diverses interventions, s'appuyant notamment sur un rapport de la Cour des comptes du 8 février 2012 très critique à l'égard des deux autoroutes ferroviaires existantes, estimant notamment que ces deux autoroutes ont été lancées sans études suffisantes, mettent en doute leur rentabilité tant sur le plan économique et financier. De plus, la Cour des Comptes liste des conditions « exigeantes » pour que le modèle soit viable et recommande, entre autres mesures, et en ce qui concerne l'Etat, « de rééquilibrer la compétitivité entre la route et le rail, (...) et à tout le moins ne pas la dégrader par des mesures complémentaires ». Ces interventions vont plus loin et évoquent un « lobbying de MODHALOR ayant conduit les maîtres d'ouvrage à retenir des wagons spécifiques très coûteux produits par cette seule société ».

**C'est ainsi notamment sur ce dernier point que l'on peut relever l'intervention du :**

Syndicat CGT Cheminots de Bayonne (Obs 1 du registre de Bayonne) qui évoque « *Le lobbying du constructeur de wagons MODHALOR qui réalise des bénéfices sur la vente de ses wagons hors de prix, alors que d'autres solutions existent (Conteneurs, wagons poches) permettant une économie de plus de 50% sur l'achat du matériel. De plus les infrastructures existantes doivent être modifiées pour permettre le passage de ces wagons (Tunnels, Ouvrages d'art) ce qui représente un surcoût exorbitant.* »

**Idée appuyée par l'intervention de :**

M. SALINI (Mail 2 Palaiseau) pour lequel : « *les opérations menées sous l'égide de la SNCF dans le domaine de "Lorry Rail" sont, selon la SNCF, consolidées au sein d'Europe Intermodal Holding. Les comptes de 2012 - seuls accessibles en ligne - font état de capitaux propres négatifs de 80 millions et d'un déficit de 55 millions d'euros. Une situation inquiétante qui mériterait d'être clarifiée et expliquée.* »

**Mais de manière plus globale c'est la rentabilité économique à terme qui est sérieusement mise en doute :**

M. LANNEAU, (Obs 1 du registre de Poitiers), met en doute « *la crédibilité du bilan socio-économique, dans sa version actuelle* » ;

M. MEARY, maire de Brétigny (Obs 13 du registre de Brétigny) considère que l'intérêt du ferroutage est incontestable d'un point de vue environnemental mais regrette « *que la faisabilité économique repose sur des prévisions discutables* » ;

M. PINEAU pour le ROSO (Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise (Obs 1 du registre de Fosses) s'interroge sur « *la robustesse du concept quand il analyse les difficultés (régularité) d'exploitation de l'autoroute Luxembourg-Perpignan* » et fait part de ses remarques concernant « *l'aspect socio-économique général de ce projet d'autoroute, en lien avec les autres trajets passagers et fret et aménagements nécessaires dont la justification insuffisante des interactions avec les autres modes de transport et l'irrigation de la vie économique* »

M. SALINI (Mail 2 Palaiseau) fait observer que « *l'analyse économique et la contre-expertise mettent en évidence la fragilité des prévisions, et de réelles divergences d'analyse sur les bénéficiaires des avantages tirés de l'autoroute ferroviaire* »

Une lettre de M. le maire de Bayonne (Obs2 du registre de Bayonne) affirme que « *les autoroutes ferroviaires sont une innovation française dont l'efficacité du modèle économique reste à prouver et qui restent très sensibles aux variations de coût de transport routier. Les bilans présentés seraient même négatifs, même quand les investissements réalisés sont analysés sur des périodes significativement longues* ».

Une observation anonyme (Obs 2 du registre de Saint-Vincent-de-Tyrosse) observe que « *l'autoroute ferroviaire est la solution la plus onéreuse et le moins performante pour le fret ferroviaire. Le principe de transporter des camions complets ou leur remorque est foncièrement inadapté ; C'est le fret et pas les camions qui doit être transporté* ».

La Fédération SEPANSO LANDES (Obs 3 du registre de Dax) considère que « *cet investissement global de 288M€, dont les perspectives d'amortissement paraissent aléatoires, sinon très lointaines, dans un contexte économique très incertain. Les perspectives géographiques du projet paraissent étriquées dans la mesure où le modèle français (Gabarit, matériel...) risque fort de ne pas susciter l'adhésion des autres Etats membres de l'Union Européenne* ».

Mme Ulla SPENCE (Mail 123 Béthisy saint Martin) parle d'une « *viabilité économique très incertaine, au risque d'aggraver la situation des finances publiques* »

M. BERTRAND, maire de Saint-Quentin (Cour 44 adressé au Président de la commission) demande « *quels sont les coûts réels de ce projet ? (car les éléments présentés au dossier diffèrent)* »

M. DEBAVELAERE, Maire adjoint de la commune (Obs 2 du registre de Vitry-en-Artois) soulève la problématique de « *la rentabilité du projet NON GARANTI* » ;

Mme GARCIA (Obs 33 courrier déposé sur le registre de Carbon Blanc) dénonce « *l'incohérence économique et écologique de ce projet non viable* » ;

Mme LETACONOUX (Obs 5 du registre de Saint-Vincent-de-Tyrosse) fait état d'un « *projet de non-sens économique, pas de possibilité d'accès entre TARNOSOS et DOURGES. Gouffre financier, les tarifs doivent être compétitifs par rapport à la route. Ce projet choisi par nos dirigeants est la solution la plus mauvaise* » ;

M. BOUTIN, vice Président de la SEPANT - Société d'études, de protection et d'aménagement en Touraine – (Mail 229 commune de Tours) affirme « *il nous paraît surprenant que la première phase ne retienne que 4 ARQ au regard d'un tel investissement. Certes la montée en puissance est prévue mais nous semble-t-il, trop modestement. L'A10 peut témoigner que le trafic « longue distance » est autrement démesuré. Il convient donc d'affirmer fortement que ce projet ne rendra vraiment son effet qu'avec les 10 ARQ envisagé* ».

3.2.1.6.1.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

## **Pièce 5 : Bilan socio économique** (page 4)

### 1.3 SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

Les bilans sont établis pour un scénario de base qui correspond aux résultats de l'appel d'offres pour l'exploitation du service ; un test est ensuite effectué pour un scénario variante qui suppose une augmentation des fréquences à l'issue de la concession, dans la limite de la capacité de quatre départs par jour et par sens de l'itinéraire alternatif.

#### **1.3.1. Scénario de base**

##### **Schémas de service ferroviaire**

En situation de référence, on admet que l'AF n'existe pas. En situation de projet, les

fréquences sont supposées évoluer au rythme suivant :

**Tableau 1-1 : Schémas de service**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
AR/jour maximum	2	2	2	2 puis 3	3	3 puis 4	4	4
Format des trains (nb de wagons)	10 puis 15	15, 20 puis 22	22	22	22 puis 30	30	30	30
Longueur des trains (mètres)	350 puis 515	515, 680 puis 750	750	750	750 puis 1030	1 030	1 030	1 030
Circulations (= nb de sillons)	714	953	1 021	1 248	1 300	1 452	1 739	1 780
Emplacements (= capacité du service)	17 774	37 787	44 943	54 923	72 401	87 091	104 328	106 812

### Taux de chargement des trains

Le nombre de camions transportés résulte d'un jeu d'hypothèses sur les schémas de service et le succès escompté du service proposé. Le taux de chargement des trains est supposé monter en charge progressivement ; les hypothèses résultant de l'appel d'offres sont les suivantes

**Tableau 1-2 : Taux de chargement des trains**

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Emplacements (= capacité du service)	17 774	37 787	44 943	54 923	72 401	87 091	104 328	106 812
Nb. de PL transportés	12 691	29 948	36 796	44 557	59 804	73 591	82 813	85 439
Taux de chargement	71%	79%	82%	81%	83%	84%	79%	80%

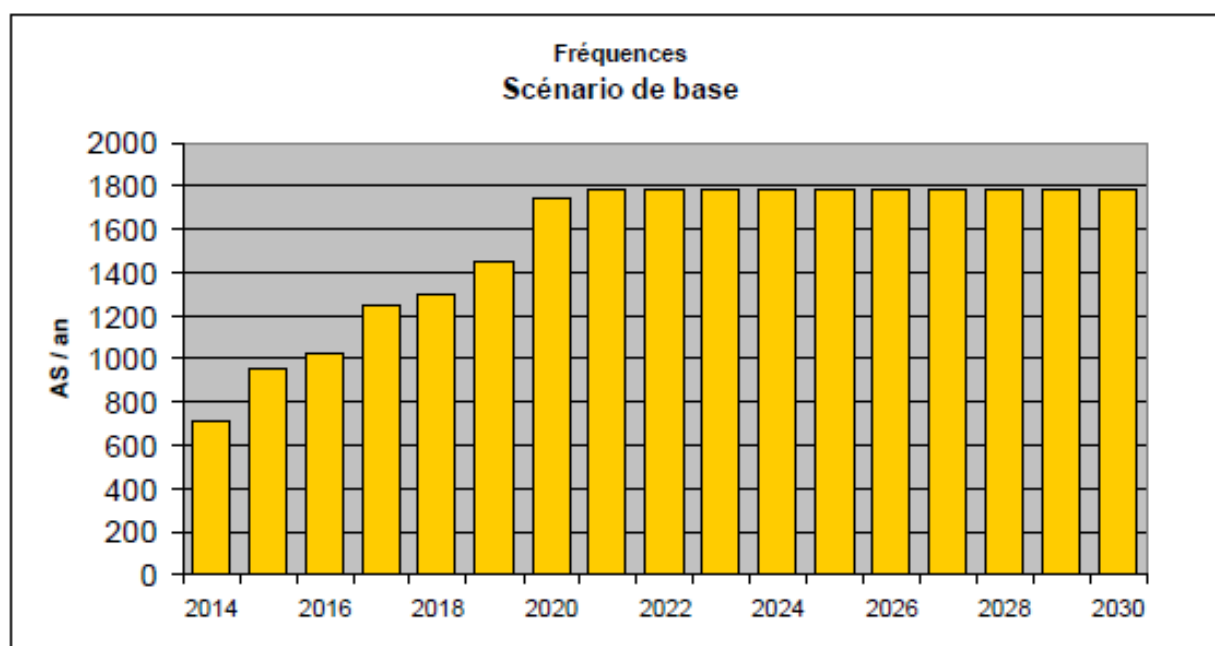
On admet que les paramètres restent stables à partir de 2021.

**Pièce 5 : Bilan socio économique** (page 8 et 9)

### 3. BILAN POUR LE SCÉNARIO DE BASE

Ce scénario se caractérise par les fréquences envisagées, qui sont rappelées ci-dessous :

**Figure 3-1 : Scénario de base : fréquences annuelles**



#### 3.1. BILAN POUR LA COLLECTIVITÉ

Les résultats détaillés sont présentés pour les hypothèses de base présentées dans la section précédente, en particulier le taux de chargement objectif de 80%. Des tests de sensibilité mettront en évidence les paramètres les plus significatifs. Les bilans des



différents acteurs et de la collectivité et les indicateurs synthétiques sont présentés sans tenir compte et en tenant compte du coût d'opportunité des fonds publics (COFP), c'est-à-dire majorés de 30%.

**Tableau 3-1 : Scénario de base : Bilan de la collectivité**  
(VAN sur 50 ans, en M€ 2010)

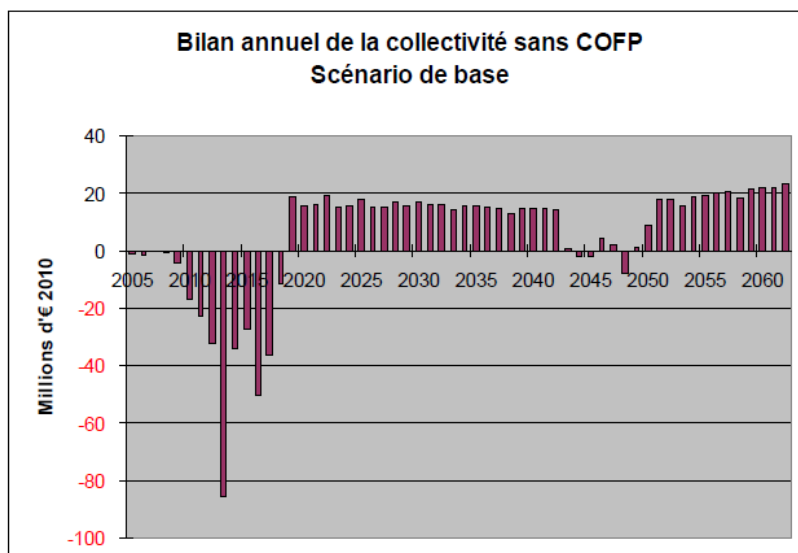
Scénario de base à 4AR/j	SANS	AVEC
Bilans de la Collectivité (M€)	COFP	COFP
Clients	701	701
Opérateur de l'AF	183	183
Gestionnaire d'infra	-314	-314
Tiers	211	211
Acteurs routiers	-129	-129
Puissance publique	-552	-613
<b>Bilans des acteurs</b>	<b>100</b>	<b>39</b>
Investissements Infra	-155	-202
Valeur résiduelle	39	51
<b>Bilan de la collectivité</b>	<b>-16</b>	<b>-112</b>
<b>TRI</b>	<b>3,6%</b>	<b>2,5%</b>
VAN / € investi	-0,11	-0,55
VAN / € public investi	-0,07	-0,50
VAN / € public dépensé	-0,02	-0,14

Le bilan sans COFP est à peu près à l'équilibre. En revanche, après application du COFP, le bilan est nettement négatif en raison du poids des subventions directes (investissements) et de la « compensation fret » (redevances) supportées par l'État et certaines collectivités locales, et à la perte de taxes sur le transport routier.

- Les ratios VAN / euro investi et VAN / euro public investi sont voisins car on a fait l'hypothèse que la Puissance publique finançait 100% de l'investissement en infrastructure sur le réseau ferré national et 80% du coût des terminaux
- Le ratio VAN / euro public dépensé est très nettement plus faible que les deux autres ratios, car le manque à gagner de la Puissance publique est très important (subventions et pertes de taxes notamment).

Le profil annuel du bilan est largement influencé par les investissements et les renouvellements en matériel roulant. L'évolution sur les 50 premières années est la suivante :

**Figure 3-2 : Scénario de base : Bilan de la collectivité**

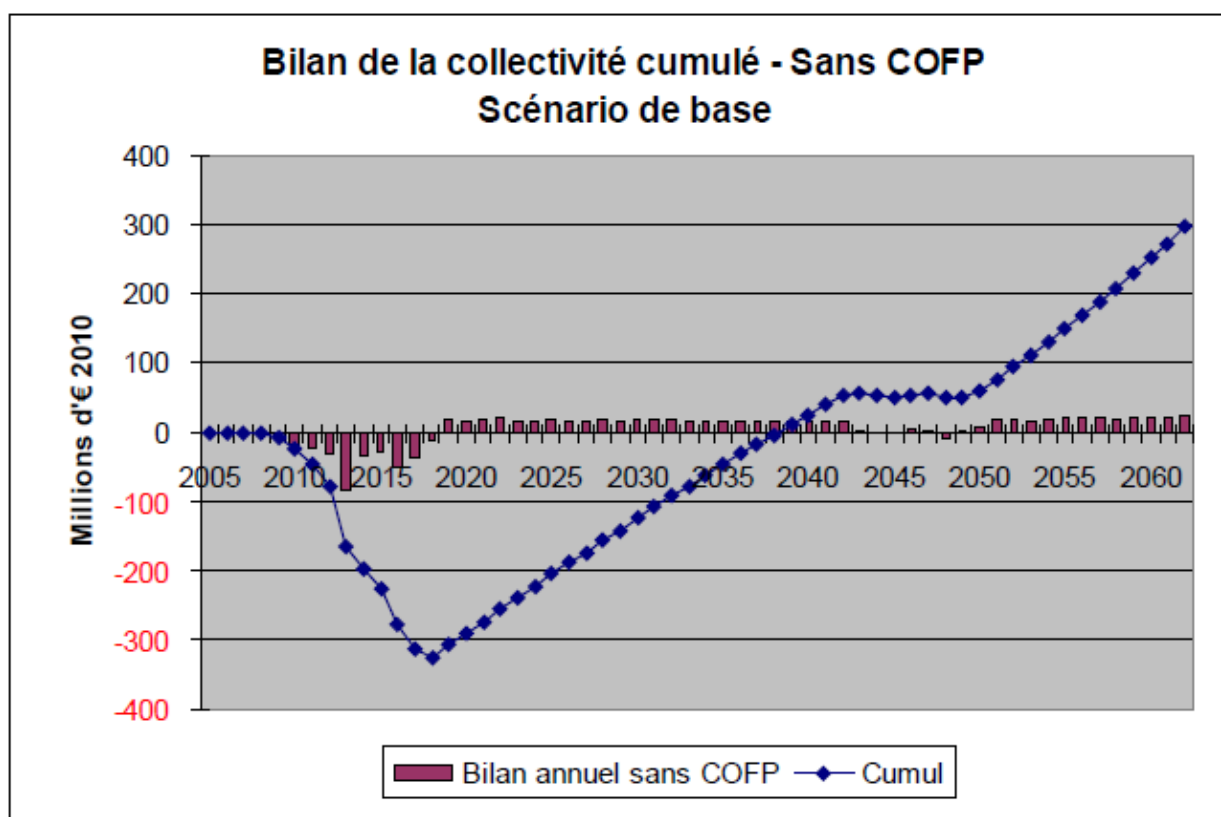


Les gains annuels sont modestes par rapport aux investissements initiaux, et en conséquence la période de retour est longue, ainsi qu'on peut le voir sur la figure

suyvante.

Le bilan cumulé évolue de la façon suivante :

**Figure 3-3 : Scénario de base : Bilan cumulé de la collectivité (sans COFP)**



On constate que le bilan cumulé net ne devient positif qu'à partir de l'année :

- 2039, soit 24 ans après le démarrage du service sans application du COFP
- 2057, soit 43 ans après le démarrage du service avec application du COFP

## 5. QUELQUES CONCLUSIONS

L'analyse des deux scénarios de desserte et les nombreux tests de sensibilité réalisés permettent de dégager les grandes caractéristiques du projet et d'identifier ses risques principaux.

### 5.1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Avec des TRI compris entre 3,6 % et 4,2% sans application du COFP, et entre 2,5% et 3,1% avec application du COFP, les scénarios étudiés sont à la limite de la rentabilité ; ils dégagent de faibles bénéfices annuels et la période de retour du projet est en général longue : de 22 à 24 ans après la mise en service.

Les investissements qui pèsent le plus sur les bilans concernent le matériel roulant (wagons), les infrastructures en ligne (dégagement de gabarits, aménagements des évitements) et les terminaux spécialisés.

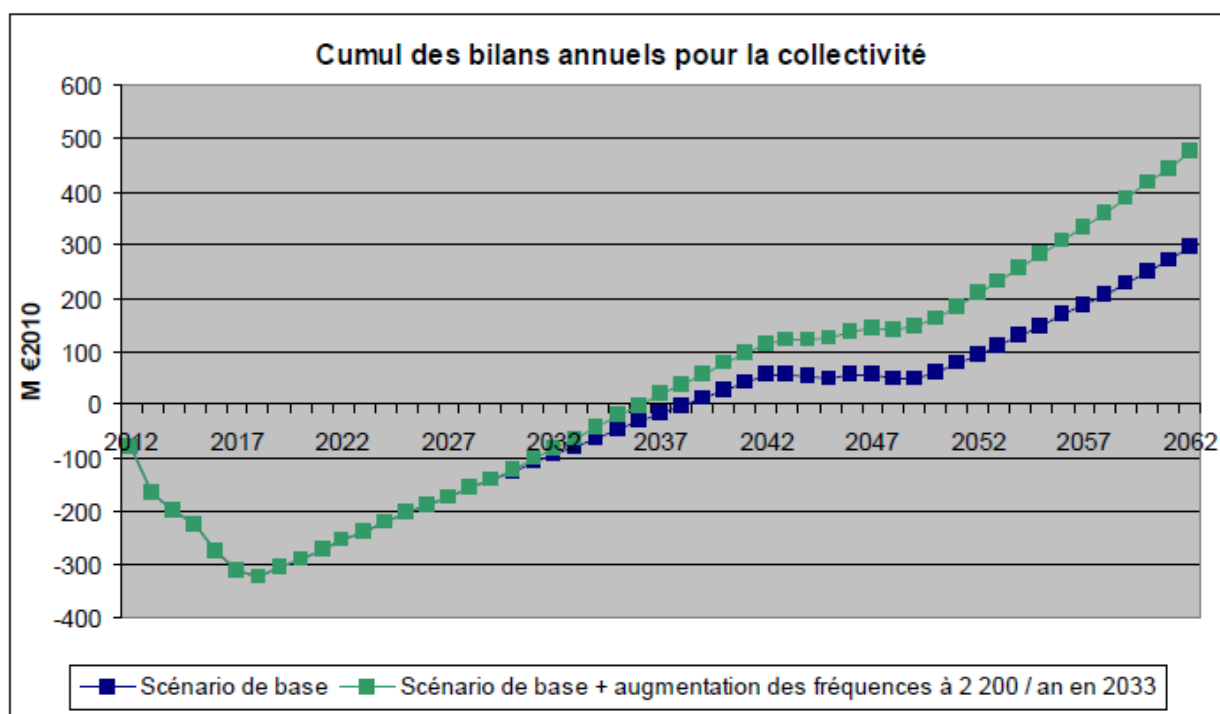
Les très lourds investissements nécessaires pendant la période de développement initial du système ne permettent pas à l'opérateur de disposer d'un cash-flow socio-économique positif avant 2026, soit après 11 ans d'exploitation, malgré la subvention d'équipement et la « compensation fret ».

Les concours de l'État (subvention d'équipement, « compensation fret » ; 202 M€) sont légèrement supérieures au bilan de l'opérateur (183 M€).

### 5.2. PROFIL DES BILANS ANNUELS

L'évolution des bilans annuels et des bilans cumulés reflète la définition des scénarios en termes de fréquences et de rythme de montée en charge.

Figure 5-1 : Bilans cumulés de la collectivité : comparaison entre scénarios



Les bilans sont identiques pour les deux scénarios étudiés, par construction, jusqu'en 2028. Les gains annuels plus élevés dans le Scénario Variante permettent ensuite de capitaliser sur le long terme.

### 5.3. PARAMÈTRES SENSIBLES

Les paramètres dont l'influence sur les résultats est la plus importante sont les suivants.

#### **Taux de chargement**

C'est logiquement le paramètre le plus significatif. Plus il est élevé et plus les bilans de la collectivité et de l'opérateur de l'AF sont bons. On a vu que le bilan de la collectivité devenait négatif dès que le taux de chargement passait sous les 80% objectif dans le calcul sans COFP, et sous 86% dans le calcul avec COFP.

Ce paramètre est critique également pour l'opérateur, dont le bilan devient négatif pour des taux de chargement inférieurs à 68%.

#### **Coût du transport routier**

Les résultats sont sensibles aux hypothèses de coût de transport routier, car une grande partie des avantages des clients y est directement proportionnelle : une diminution de 10% provoque une baisse de 2,1 points du TRI, à 1,5%.

Ce résultat indique que l'AF peut s'avérer rentable pour la collectivité dans les conditions économiques prévalant en France, mais que le service le serait moins s'il acheminait des véhicules routiers originaires de pays à fort différentiel de coût.

#### **Coût de maintenance des infrastructures**

Le bilan est très sensible au coût de la maintenance des infrastructures ferroviaires. Pour des variations de plus ou moins 20%, le TRI varie d'environ 1,5% dans un sens ou dans l'autre. C'est le bilan du gestionnaire d'infrastructure qui est affecté. Avec une hausse de + ou - 20%, son déficit augmente de + ou - 34% (+ ou - 120 M€).

#### **Charges de traction**

Les tests de sensibilité montrent qu'une augmentation de 10% des charges de traction réduit le TRI de 0,9 point, et que le bilan de l'opérateur s'annule dès que ces charges augmentent de 29%. Il est donc important que l'opérateur réussisse à maîtriser ses charges et à les maintenir dans les ordres de grandeur retenus pour l'étude.

#### 5.4. LIMITES DE L'EXERCICE

Le bilan est sous-estimé dans la mesure où les investissements consentis dans le cadre de projet profiteront sans doute à d'autres activités fret. En particulier la construction d'évitements et les mises au gabarit haut des tunnels permettront à des trains longs classiques de circuler et ils pourront transporter des charges de plus grandes dimensions sur ces lignes aménagées.

Ces avantages supplémentaires potentiels ne sont pas pris en compte dans l'évaluation.

#### **Pièce 5 : Rapport et avis CGI sur le bilan socio-économique (pages 68 et 69)**

Le dossier d'évaluation du projet d'autoroute ferroviaire atlantique soumis à la contre-expertise a déjà fait l'objet d'annonces favorables (Premier ministre le 9 juillet 2013, puis ministre chargé des transports le 18 septembre). Dans ce contexte, pour apporter une valeur ajoutée au projet, les experts sollicités ont pris la décision d'aller au-delà de la contre-expertise (discussion des hypothèses, méthodes et résultats) et de procéder à une réactualisation chiffrée du bilan socioéconomique, ainsi qu'à une simulation précise des effets des propositions du rapport dit Quinet sur l'évaluation socio-économique des investissements publics (septembre 2013). Le présent avis met en avant les conditions nécessaires à l'optimisation du projet pour la collectivité française.

Le dossier fourni par le ministère chargé des transports, puis complété à la demande des experts, comprenait la plupart des éléments d'un dossier d'évaluation socio-économique, à l'exception de la justification des variantes et options écartées ainsi que la cartographie des risques.

La contre-expertise a disposé des premiers éléments du dossier le 24 juin 2013 et le dossier a pu être qualifié de complet à compter du 25 juillet. Les experts ont travaillé sur une période de 4 mois, et réalisé une étude plus approfondie que la contre-expertise exigée au sens du (futur) décret sur l'évaluation des investissements publics qui prévoit un délai de 1 à 4 mois. Le présent avis a été rendu disponible dans un délai extrêmement réduit après la remise du rapport de contre-expertise.

Les experts considèrent avoir rendu un avis éclairé et impartial sur la base de l'information qui leur a été fournie. Pour sa part, le CGI considère qu'au vu de la qualité des experts et de leur implication réelle dans la contre-expertise du dossier, le rapport remis constitue une base valable pour éclairer les futures décisions.

#### **Les principales forces du projet sont les suivantes :**

- le recours à une technologie déjà éprouvée qui limite les risques techniques,
- la tenue d'un engagement de développement du fret ferroviaire, concourant au report modal.

#### **Les principales faiblesses du projet sont les suivantes :**

- forte dépendance aux subventions, y compris sur un terme plus long que prévu si l'opérateur est déficitaire,
- un bilan socioéconomique à l'équilibre pour l'Europe, mais fortement déficitaire pour la France (l'autoroute ferroviaire abaissera les coûts de traversée de la France pour des transporteurs essentiellement étrangers),
- la forte dépendance à la disponibilité des sillons qui n'est pas totalement garantie,

une réalisation prématurée, alors que la date optimale de mise à disposition de cette infrastructure est plutôt en 2030. S'il s'agit d'une bonne opération immédiate pour le constructeur de wagons, la pérennité de son activité repose cependant sur la création très hypothétique de nouvelles autoroutes ferroviaires ou plus vraisemblablement vers

un développement de nouvelles activités.

Au total, le CGI préconise, en ligne avec les recommandations du rapport de contre-expertise, et pour améliorer la rentabilité du projet, une grande vigilance sur les points suivants :

- une réévaluation forte de la demande de subvention européenne au motif que l'investissement présente un bilan négatif de plus de 80 M€ pour la France ;
- la qualité et la régularité de l'offre de services pour fidéliser les transporteurs. Il serait judicieux de réaliser rapidement le retour d'expérience de l'autoroute ferroviaire Perpignan - Luxembourg- pour en retirer tous les enseignements souhaitables ;
- la tarification des carburants et des usages de la route sont des éléments déterminants pour orienter les transporteurs vers des modes plus respectueux de l'environnement et ainsi rentabiliser l'investissement. A offre de l'opérateur ferroviaire constante, tout renchérissement des charges des transporteurs rendra l'autoroute ferroviaire plus attractive. Le rattrapage des taxes sur le diesel ou l'instauration d'une taxe carbone iraient dans ce sens. Un abandon ou une réduction de l'écotaxe fragiliseraient la rentabilité de l'infrastructure.

Enfin, le CGI recommande que les questions méthodologiques soulevées dans le rapport de contre-expertise (appréciation des conséquences du rapport Quinet sur le bilan du projet, mais aussi approfondissement de ses préconisations en matière de bêta socioéconomique, d'imputation des externalités ou d'appréciation de la rareté des sillons...) soient reprises, par exemple au sein d'un comité d'experts qui pourrait être placé soit sous l'autorité du Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective (CGSP), soit sous un pilotage commun CGI/CGSP. Dans ce dernier cas, il pourrait servir de lieu d'échange (et de retour d'expérience) sur les différentes contre-expertises réalisées.

#### 3.2.1.6.1.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

**Le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, concédant du service d'autoroute ferroviaire apporte la réponse suivante.**

Le bilan socio-économique prévisionnel du service d'autoroute ferroviaire atlantique, tel qu'il est présenté dans sa version projet dans le dossier d'enquête publique, a fait l'objet d'une contre-expertise indépendante du Commissariat Général à l'Investissement dont le rapport, intégré au dossier d'étude d'impact, a été rendu en novembre 2013.

La durée retenue pour la réalisation de l'évaluation socio-économique est de 50 ans.

Cette évaluation, prenant notamment en compte les éléments du rapport Quinet (L'évaluation socioéconomique des investissements publics – septembre 2013) conclut à un **bilan socio-économique équilibré du projet**. Les propositions du rapport Quinet conduisent en effet à une meilleure prise en compte des externalités (sécurité routière, émissions de CO<sub>2</sub> ...), relatives dans le cas présent au transport des marchandises par la route dont la réduction est notamment l'un des objectifs fondamentaux du projet d'autoroute ferroviaire atlantique. Il est important d'indiquer que ce résultat est obtenu sans tenir compte du fait qu'une partie des investissements à réaliser sur le réseau ferré national a vocation à bénéficier également aux autres services de transport de fret, ce qui pénalise le calcul de rentabilité de la seule autoroute ferroviaire.

Le plan de financement du projet prévoit un investissement d'environ 292 M€ décomposé en 208 M€ de travaux d'adaptation du réseau ferré national sous maîtrise d'ouvrage de RFF, 82,1 M€ de subvention au concessionnaire VIIA Atlantique et 2 M€



d'investissements sur le site intermodal de Dourges si nécessaire.

Le service s'adresse aux opérateurs utilisant le transport routier et qui ne souhaitent pas investir dans l'acquisition de matériel spécifique au transport combiné.

### **VIIA Atlantique précise les raisons pour lesquelles le concessionnaire (alors candidat à la concession) a choisi de proposer Tarnos comme plateforme Sud-Ouest**

*Les raisons, notamment environnementales, qui ont conduit VIIA Atlantique et le Ministère à retenir le site de Tarnos comme terminal Sud-Ouest ont été présentées au public dans le dossier d'enquête, Mémoire complémentaire de VIIA Atlantique, pièce 4, volume « VIIA Atlantique », Chapitre IV. « Principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles les projets de terminaux ont été retenus »).*

Le site de Tarnos est le meilleur compromis entre les contraintes commerciales et les contraintes techniques et environnementales et en particulier le seul des sites identifiés pouvant opérer des trains de 1050 m à l'intérieur de ses emprises.

Le site de Mouguerre, proposé par le Ministère, et qui est inclus dans l'offre de base soumise par VIIA Atlantique, est très contraint techniquement.

Le site de Lалуque a aussi été étudié mais son éloignement de la frontière espagnole aurait réduit la pertinence commerciale du service et l'impact écologique d'un tel choix aurait été important (déboisement...).

L'Autoroute Ferroviaire Atlantique est un service non accompagné, ce qui signifie qu'il ne propose que le transport de la semi-remorque sans le tracteur routier et le chauffeur qui l'ont livré sur le terminal.

Lors de son passage sur le terminal, le chauffeur livre une semi-remorque sur le terminal et reprend une semi-remorque arrivé par un train précédent.

Il n'y a aucun intérêt à transporter un tracteur routier et un chauffeur sur 1000 km :

- Économiquement : le chauffeur et le tracteur ne travaillerait pas pendant toute la durée du transport par fer ;
- Techniquement : le tracteur représente un poids mort et utiliserait une capacité équivalente à une demi semi-remorque inutilement.

Ce type de choix ne peut se justifier que sur les services de franchissement d'obstacle de courte distance (ex : Tunnel sous la Manche).

**Concernant le choix du matériel roulant**, l'appel d'offre de délégation du service d'autoroute ferroviaire Atlantique laissait aux candidats le choix du matériel utilisé : wagons et équipement de transbordement.

Celui-ci précisait :

- que le service a pour objectif le transport non accompagné c'est-à-dire le transport de la semi-remorque sans le tracteur routier et son chauffeur que le service doit transporter sur des trains, des semi-remorques classiques ou standard, c'est-à-dire n'ayant pas fait l'objet, au stade de leur conception ou après mise en circulation, d'adaptations spécifiques et conséquentes pour être chargées sur des trains

L'appel d'offre excluait donc :

- Les technologies de type « route roulante » exploitées en Suisse et en Autriche et dans le Tunnel sous la Manche où les camions sont chargés par une extrémité du train les uns à la suite des autres –ce qui empêche de « libérer » les tracteurs routiers qui restent donc obligatoirement sur le train et impose un transport accompagné (le chauffeur est dans le train).

- La spécification du transport de semi-remorque « classiques ou standard » exclut de fait toutes les technologies de type « wagon poches » qui nécessitent des semi-remorques spécifiques ayant fait l'objet de modification structurelle pour pouvoir être chargées à l'aide d'une grue ou d'un moyen équivalent.

**Concernant le choix du matériel, VIIA Atlantique a retenu les wagons construits par la société Lohr pour les raisons exposées ci-dessous.**

Préalablement à la consultation, lancée par le MEDDE en 2009 pour sélectionner le concessionnaire de l'autoroute ferroviaire atlantique, le MEDDE avait lancé en 2008 deux Appels à Manifestation d'Intérêt, l'un portant sur le matériel roulant, l'autre portant sur le concept de l'autoroute ferroviaire Atlantique. Dans sa réponse du 16 janvier 2009, Lorry-Rail a fourni une analyse des différents wagons proposés par les constructeurs existant à l'époque (*Extrait de la réponse du 16 janvier 2009 de Lorry-Rail*) :

Matériel	MODALOHR	AFR	CARGO BEAMER	UNIREVA	Système ISU + Wag poche adapté au gabarit bas GI3
<b>Critères</b>					
Etat d'avancement des systèmes :					
Stade du projet (définition du concept) réalisé	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Conception détaillée réalisée	OUI	OUI	OUI	NON	Wag NON
Prototype réalisé et testé	OUI	OUI	NON	NON	Wag NON
Autorisation de circulation délivrée	OUI	NON	NON	NON	Wag NON
En exploitation commerciale	OUI	NON	NON	NON	NON
Longueur wagon par semi-remorque transportée	16,47 m /SR	20,08 m /SR	19,30 m /SR	19,7 m /SR ? (estimation)	?
Nombre maxi de semi-remorques sur une rame d'environ 730m de longueur	44 semi-rem.	36 semi-rem.	37 semi-rem.	37 semi-rem.	?
Tare wagon par semi-remorque transportée	20,61 t /SR	30 t /SR	28 t /SR (estimation)	27 t /SR (estimation)	?
Nombre maxi de semi-remorques sur une rame de masse maxi 2200t (masse moyenne semi-remorque de 29t)	44 semi-rem.	37 semi-rem.	38 semi-rem.	39 semi-rem.	?
Acceptation de semi-remorques de masse comprise entre 35 et 38t (dans le cadre de la dérogation à 44t pour le TC)	OUI	NON	OUI	OUI	?
Hauteur maximum des semi-remorques CARGO de largeur 2,55m pouvant être transportées dans le gabarit GB1	3 977 mm	3 940 m	3 800 m	?	?

**Figure 5 : tableau de comparaison des solutions techniques. En vert, la solution apportant la meilleure réponse au critère ; en rouge, la solution apportant la moins bonne réponse au critère.**

Parmi les 4 projets de wagons existant lors de la procédure d'appel à manifestation d'intérêt, seul le projet de wagon commercialisé par la société Cargo Beamer a été aujourd'hui mené à son terme. Cependant, seules quelques unités de ce wagon ont été produites et circulent à titre expérimental, en Allemagne principalement. Il s'agit d'un wagon simple dont la tare par semi-remorque est supérieure de 50% par rapport aux wagons Lohr.

Fort de son retour d'expérience sur les wagons Lohr (35 wagons sont en service depuis 2003 sur l'Autoroute ferroviaire Alpine et 150 wagons sont en service sur le service Le Boulou -Bettembourg exploité par Lorry-Rail qui a débuté en 2007) VIIA confirme la fiabilité et les performances obtenues avec le wagon Lohr. La nouvelle génération de wagons Lohr qui sera mise en service sur l'autoroute ferroviaire Atlantique, intègre tout le retour d'expérience obtenu sur le parc déjà en service et respecte toutes les réglementations en vigueur. En particulier, de nombreuses évolutions ont permis de réduire les émissions sonores de cette nouvelle génération qui respecte les dernières spécifications techniques sur le bruit (ou STI Bruit, règlement européen rédigé par

l'agence ferroviaire européenne et ratifiée par la commission européenne) permettant aux matériels de circuler sur les réseaux ferroviaires européens.

VIIA Atlantique a choisi de proposer son service sur la base du wagon Lohr qui, comme le souligne le rapport de contre-expertise du Commissariat Général à l'Investissement, est « une technologie déjà éprouvée qui limite les risques techniques »

*3.2.1.6.1.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :*

**La commission d'enquête prend acte des réponses apportées sur ces deux points.**

**S'agissant de la rentabilité de la future autoroute ferroviaire, le dernier rapport Quinet de septembre 2013 sur l'évaluation socio-économique des investissements publics, conclut à un « bilan socio-économique équilibré du projet » et tempère le rapport plus sévère mais plus ancien de la Cour des Comptes.**

**Par ailleurs, la commission ne peut, à l'instar du MEDDE, faire abstraction du fait que : « ce résultat est obtenu sans tenir compte du fait qu'une partie des investissements à réaliser sur le réseau ferré national a vocation à bénéficier également aux autres services de transport de fret, ce qui pénalise le calcul de rentabilité de la seule autoroute ferroviaire ».**

**Sur ce point (Cf. thème 1) la commission d'enquête souhaiterait aller beaucoup plus loin, car il lui semble essentiel de corriger tous les points noirs, notamment sonores, apparus sur l'ensemble du parcours au fur et à mesure du développement du fret.**

**La commission considère que l'important investissement supplémentaire à consentir est la seule solution permettant, sur le réseau actuel, une réduction significative des dommages collatéraux apparus et partant, un développement harmonieux du ferroutage, bénéficiant d'une bien meilleure acceptabilité sociale. Cet investissement visant à corriger les nuisances constatées notamment dans les zones denses, pénaliserait certes à moyen et court terme le bilan socio-économique et la rentabilité du projet, mais reste, pour la commission, l'unique alternative permettant le développement harmonieux du fret actuel, notamment dans les formes envisagées du ferroutage.**

**S'agissant du choix des wagons MODALOHR, le cahier des charges imposait « de transporter sur des trains, des semi-remorques classiques ou standard, c'est-à-dire n'ayant pas fait l'objet, au stade de leur conception ou après mise en circulation, d'adaptations spécifiques et conséquentes pour être chargées sur des trains » telles que « des modifications structurelles pour pouvoir être chargées à l'aide d'une grue ou d'un moyen équivalent ».**

**Il apparaît, d'après le tableau comparatif proposé, que le wagon de la société MODALHOR présente les meilleures spécificités :**

- **il permet le plus grand emport de remorques, pour une longueur de train donnée ;**
- **il présente la meilleure tare, tout en permettant ultérieurement de pouvoir transporter des remorques plus lourdes ;**
- **il a déjà été expérimenté sur les autoroutes ferroviaires existantes et son impact sonore devrait être réduit par rapport à la génération précédente.**



3.2.1.6.2. Sous-thème 2 : Les fermetures de passages à niveaux – Sécurité et ralentissement en termes de circulation routière

3.2.1.6.2.1. *Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :*

**Certaines communes, compte tenu de la longueur des futurs convois de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique, font état de la fermeture prolongée des passages à niveau desservant leur commune :**

Le Maire de Saint-André-de-Cubzac par courrier (Obs 6 du registre de Saint-André-de-Cubzac) fait observer s'agissant du passage à niveau à la sortie de la gare que « *le projet génèrera des fermetures supplémentaires de ce passage à niveau* » ;

**L'émotion est particulièrement forte à Sainte Eulalie :**

M. LAMBERT (Obs 40 Sainte Eulalie) « *s'inquiète de la fermeture des 3 passages à niveau qui coupera la commune en deux (résidentiel et commerces)* » ;

M. TAUPIN (Mail 51 Ste Eulalie) dénonce « *la fermeture prolongée des passages à niveau* » ;

M. RENO (Mail 64 Ste Eulalie) affirme que « *la fermeture des passages à niveau entraînera l'isolement de la commune* » ;

M. MORISSEAU (Mail 66 de Ste Eulalie) « *soulève le problème des passages à niveau qui seront fréquemment fermés et causeront des perturbations de la circulation* ».

M. DUMARTIN (Mail 105 Ste Eulalie) déclare que « *la suppression d'un passage à niveau induira des difficultés d'accès à la zone commerciale* » ;

**Mais c'est aussi le cas dans d'autres communes :**

Le Conseil Municipal de Clion sur Seugne (Obs 9 du registre de Poitiers) estime que « *la fermeture de 2 passages à niveau sur 3 entraînera inévitablement des embouteillages et de l'insécurité sur la route* »

Mme BALLU BERTHELLEMY, Maire de Pamproux (Obs 11 du registre de Saint Maixent) et M. DUPUIS 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Pamproux, (Obs 10 du registre de Saint-Maixent, au nom du conseil municipal de Pamproux, « *s'interrogent sur le devenir de ce passage à niveau dont l'éventuelle fermeture serait dommageable pour les habitants et les routes (sécurité des usagers, augmentation des distances entre les sièges d'exploitation et les parcelles exploitées, trajets supplémentaires et augmentation des temps de transport, dangers accrus par la traversée de la commune par les camions, nuisances sonores et olfactives supplémentaires en centre bourg)* » Ils s'opposent donc « *fermement à la fermeture du PN n°23, projet en totale contradiction avec le sens du développement durable et la protection des concitoyens* ».

M. PASQUIER, (Obs 2 du registre de Niort) exploitant agricole demande « *le maintien ou l'amélioration de plusieurs passages à niveau situés entre les points kilométriques 423- 424 sur FORS et 428-429 sur MARIGNY, passages à niveau qu'il utilise quotidiennement pour son activité professionnelle* »

Le Conseil Municipal de Fors (Cour 38bis de Fors adressé au président de la commission) demande de considérer « *la particularité de la commune édifiée de part et d'autre de la voie ferrée Niort-Saintes, ponctuée de 3 passages à niveau automatisés sur un distance de 810 m au centre bourg* » estime que « *le projet impactera le*



*cheminement et l'organisation des secours aux personnes du fait de la fermeture simultanée des 3 passages à niveau pendant environ 8 minutes à chaque passage de train » et que « le projet modifiera le comportement des automobilistes en augmentant le trafic routier sur le pont du « Tartre » enjambant la voie ferrée, en nécessitant des aménagements d'infrastructures et peut-être la fermeture d'un passage à niveau non automatisé situé sur un chemin communal »*

M. CASTAGNET, ancien adjoint au maire (Obs 14 Saint Jean d'Angely) émet un avis négatif au projet pour plusieurs raisons dont le « *problème du PN 393 et de la paralysie du trafic routier à cet endroit* »

Le Conseil Municipal de Saint Germain de Lusignan (Obs 4 du registre de Pons) « *attire l'attention sur le plan de circulation routière compte tenu de la longueur des trains, notamment au droit des 3 passages à niveau situés sur le territoire communal.* »

Un ANONYME à Saint Germain de Lusignan (Mail 177 de Saint Germain de Lusignan) exprime un avis défavorable au projet compte tenu ... « *de l'accumulation des voitures aux passages à niveau et des dangers en cas d'intervention des pompiers et ambulances* ».

Le Conseil Municipal de Rouille (Cour 1 commune de Rouillé adressé au président de la commission) estime que « *les trains de l'AFA, compte tenu de leur longueur, devront circuler en alternances car les trois voies de garage intermédiaires ont une longueur inférieure à 750 m.* »

Mme DIET, riveraine de la voie ferrée à Chaniers (Mail 151 Chaniers), exprime son désaccord au projet en soulignant « *le problème des 3 passages à niveau situés sur la commune et qui risquent d'être simultanément bloqués par le passage des trains* ».

M. LALANDE, maire de Montendre (Mail 286 Montendre) estime que « *la traversée des passages à niveau pose problème, notamment au niveau de la RD 730, voie de délestage de la RN 10 et de l'A10, et aucune étude n'a été faite dans ce sens. Il paraît indispensable de prévoir un aménagement au droit de ce passage à niveau* »

M. CHIBA (Obs 1 Béthisy Saint Martin fait état de « *2 PN dans la commune, franchis par des enfants sur le trajet scolaire,* » et d'un « *village coupé en deux par la ligne* » et de ce que « *les communes sur l'axe Verberie / Béthisy –St.-Martin comptent une dizaine de PN, entraînant perturbation de la circulation routière et accessibilité des services de secours* » ;

Mme CUINIER ( Mail 19 Béthisy Saint martin) parle également de « *perturbation de la circulation routière (files d'attente) : phase d'exploitation* »

La Municipalité de Béthisy Saint., le maire et son conseil municipal (Mail 288 Béthisy Saint Pierre déclarent que « *le trafic routier sera perturbé par les fermetures prolongées des 2 PN* » ;

M. ANTOINE (Mail 12 Commune de Laigneville) évoque « *2 PN mal protégées, ayant déjà connu des accidents* »

La Municipalité de Silly le Long (Mail 114 Commune de Silly le Long) redoute « *la perturbation de la circulation routière dans la commune (augmentation fréquence et longueur des trains)* », et demande « *l'aménagement routier suivant autour des 2 PN dangereux : aménagement d'un échangeur complet pour désengorger les villages de Le Plessis Belleville et Lagny le Sec).*

Mme MUNSCH (Mail 152 Commune de Silly le Long ) parle d'une « *importante gêne à la circulation routière (en rapport avec la commune de Le Plessis Belleville), entraînant d'ores et déjà l'agressivité des personnes* » et demande « *un aménagement, à savoir*



*le passage de la ligne, soit sur un pont, soit en souterrain » ;*

M. JEANNEROT, maire de JAUX (Mail 284 Commune de Jaux) fait état d'une «  *crainte de la perturbation accrue du trafic routier, en raison de la fermeture prolongée des PN de la commune et du village voisin de Le Meux ( 60) » ;*

M. GAUDEFROY (Obs1 Commune de Condren – Aisne) évoque «  *les difficultés de circulation routière en raison du temps de fermeture du PN, lors du passage des trains de 1050 mètres »*

M. DEBAVELAERE, Maire adjoint délégué (Obs 2 Commune de Vitry en Artois) au nom du Conseil Municipal soulève «  *la problématique des embouteillages dus à l'attente aux passages à niveau »*.

3.2.1.6.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

### **Pièce 5 Etude d'impact Vol 3 Etude impacts PROGRAMME :**

**(page 27)**

#### **Gare de Pamproux**

La longueur limitée de la voie d'évitement existante ne permet pas aux trains d'autoroute ferroviaire longs de 1 050 mètres de l'emprunter.

En raison de la présence d'un pont-rail en direction de la Province, les travaux d'allongement seront réalisés côté Paris. La voie d'évitement sera déplacée jusqu'au passage à niveau n°23.

Une étude complémentaire de ce passage à niveaux doit être effectuée et peut éventuellement découler sur une adaptation de celui-ci (suppression ou modification de la voirie).

Les modifications nécessaires correspondent donc à :

- Des modifications de signalisation ;
- Des modifications de voies ;
- L'adaptation éventuelle du passage à niveaux ;
- Des travaux d'élargissement de la plateforme ;
- Des travaux d'assainissement.
- 

**(page 28)**

#### **Gare de Saint-Jean d'Angely**

Les travaux d'allongement de la voie d'évitement sont contraints de part et d'autre de la Gare de St Jean d'Angely.

En effet, si l'allongement est effectué coté Paris, un passage à niveau devra être modifié. Inversement, le pont-rail situé coté Province, qui est dimensionné pour une voie unique, nécessitera également des modifications très importantes.

Les modifications nécessaires pour accueillir des trains d'autoroute ferroviaire longs de 1 050 mètres correspondent donc à :

- Des modifications de signalisation ;
- Des modifications de voies ;
- L'adaptation des infrastructures voisines (passage à niveau par exemple) ;
- Des travaux d'élargissement de la plateforme ;
- Des travaux d'assainissement

**Les autres pièces traitent des passages à niveau des sites de Tarnos et Mouguerre (Cf. thèmes relatifs au site de Tarnos)***3.2.1.6.2.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :***Réponse de RFF sur le sous-thème 2**

Le temps de fermeture des PN (passages à niveau) dépend du temps de préannonce, du temps de passage du convoi, et du temps de relèvement de la barrière.

Le temps de préannonce est fixé par arrêté ministériel à 20 secondes minimum. RFF retient 25 secondes, cette durée pouvant être augmentée de quelques secondes en fonction de la vitesse de circulation autorisée de la ligne.

Le temps de passage du convoi dépend bien entendu de sa vitesse, qui dans le cas de l'autoroute ferroviaire, peut atteindre 100 km/h. S'agissant de trains lourds, la vitesse varie en fonction de la rampe et de la longueur de cette dernière. Pour fixer les idées, un convoi de 1050 m passe au droit du passage à niveau en (temps auquel il convient d'ajouter quelques secondes de parcours de la traversée du PN) :

- 37 secondes à 100km/h
- 42 secondes à 90km/h
- 54 secondes à 70km/h
- 75 secondes à 50km/h
- 126 secondes à 30km/h

Le temps de libération de la voirie est d'environ 8 secondes, en fonction des cas.

La vitesse moyenne des sillons tracés pour l'Autoroute Ferroviaire, sur l'ensemble des 1000 km du parcours, s'établit à 70 km/h environ. Pour donner une idée du temps typique de fermeture des Passages à Niveau, hors circonstances particulières, on peut retenir la valeur de 90 secondes.

Si les passages à niveau sont proches, plusieurs seront fermés en même temps, mais pour des durées de fermetures simultanées inférieures aux 90 secondes mentionnées ci-dessus, et d'autant plus faibles que les passages à niveau sont éloignés.

Par ailleurs, dans le cadre du projet, le nombre maximal de convois par jour, est de huit, régulièrement espacés de 6 heures environ dans chaque sens. A un point donné, il est possible que les convois se croisent, si bien que les conditions de fermeture des passages à niveau ne sont pas nécessairement les mêmes partout.

Le projet d'Autoroute Ferroviaire n'emporte aucune modification ou suppression de passage à niveau. Ces projets, s'ils existent, sont totalement indépendants de l'autoroute ferroviaire. A ce titre, ils ne sont pas mentionnés dans le dossier d'enquête. Pour des raisons de traçabilité des décisions, ils ne font pas l'objet de décisions incluses dans le dossier de l'autoroute ferroviaire. En revanche, les projets de suppression de passage à niveau prennent en compte l'ensemble des circulations actuelles et projetées.

Par ailleurs, les décisions de suppressions de Passage à Niveau sont prises en concertation avec les autorités locales ou régionales, ce qui constitue une autre raison pour laquelle RFF ne pourrait prendre de décision unilatérale à l'occasion d'un projet national.

*3.2.1.6.2.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :*

**La commission d'enquête prend acte de la réponse apportée par RFF. Les temps moyens annoncés (90 secondes) ne paraissent pas exagérément**

***pénalisants, même si le ressenti de l'attente peut sembler différent.***

***Il est nécessaire également de prendre en compte l'existence possible de « hubs » ferroviaires entraînant une concentration de passages, à certains moments de la journée, se traduisant par une fermeture successive, voire parfois continue du passage à niveau concerné.***

***Il conviendra donc, autant que faire se peut, de minimiser ces « hubs » pour éviter que de tels phénomènes se produisent.***



### 3.2.1.6.3. Sous-thème 3 : La création ultérieure éventuelle de plateformes intermédiaires

#### 3.2.1.6.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :

La pièce 2 – Etude d'impact – Poster Programme d'octobre 2012 figurant au dossier faisant apparaître une plateforme intermédiaire en Ile de France. Un certain nombre d'observations ont évoqué cette possibilité.

M. GUILLON (Mail 220 – Saint –Maixent ) s'interroge sur l'opportunité du passage par Niort et Saintes et le fait que « le dossier ne prenne pas en compte le projet de plateforme de transbordement à Niort ou La Rochelle » ;

M. De La PORTE (Obs 1 du registre de Niort) demande « s'il existe un lien entre le projet d'AFA et le projet Niortais de plate-forme ferroviaire à ROMAGNE. Dans l'affirmative, quels sont les impacts prévus sur Niort, Aiffres et Saint Symphorien. Aucun élément n'est fourni dans le dossier d'enquête publique » ;

La CCI du Loiret (Cour 45 adressé au président de la commission) affirme « ...par contre ce projet comportait une plate forme en région centre ou île de France. Les conseils généraux avait fait acte de candidature pour une implantation sur la zone Artenay/Poupry. Idéalement située sur l'autoroute A10 permettant de capter les flux venant de l'A19 et de la future A154. Elle aurait permis de desservir l'île de France qui reste la première zone de consommation pour les fruits et légumes en provenance du Maghreb et de la péninsule ibérique. Nous regrettons la disparition de cette plate forme qui aurait été une source de développement pour notre région » ;

M. SCHMOERING (Obs 8 du registre de Blois) a écrit « seule une faible partie de la circulation effectue la totalité du parcours, la majorité des poids lourds effectuent entre 250 et 500 km. Le concessionnaire aura tout intérêt à mettre en place des plates formes de transbordement intermédiaires » ;

M. POSTE, Président de « Mauves vivantes » et secrétaire de France nature centre (Obs 1 du registre de Beaugency) affirme que « ce projet a un impact global positif mais il manque d'ambition, en particulier pour l'implantation d'une plate forme entre Paris et Orléans avec prolongement vers le Havre » ;

M. BOITIER : Retraité SNCF (Obs 2 du registre de Fleury-les-Aubrais) fait observer que « pour réduire le nombre de camions, il serait bon de mettre en place une plate forme du coté d'ARTENAY pour dispatcher sur PARIS et la région » ;

Obs 3 Fleury les Aubrais

M. DAVID (Obs 3 du registre de Fleury-les-Aubrais) « souhaite la reprise de son exploitation agricole par son fils et/ou faire des investissements et souhaite savoir si la plate forme prévue depuis un certain déjà va se faire » ;

M. et Mme CHAMPEAU (Obs 1 du registre de Toury) demandent « où se trouvera la troisième plate forme et à quelle échéance » ;

M. ARROYO Directeur Général Adjoint au Conseil General de l'Eure et Loir, M. BRUN Directeur des mobilités durables au Conseil General du Loiret, M. CLAVIER Directeur Général Adjoint pôle aménagement durable et Mme DEGROLLARD responsable service déplacements durables (Obs 3 du registre de Toury) exposent que « le Conseil général du Loiret à délibéré pour un terminal d'accès ferroviaire en limite, et conjointement, avec le département de l'Eure et Loir sur le site d'Artenay :Poupry et que Le Conseil Général de l'Eure et Loir à délibéré fermement dans le même sens. Ils démontrent dans un dossier tout l'intérêt d'une telle plate forme » ;

L'ADEMUB - Association pour la Défense de l'Environnement et la Maitrise de

l'Urbanisation à Brétigny sur Orge (Obs 14 du registre de Brétigny) considère que « *la création d'une plateforme à Brétigny paraît impossible compte tenu de la saturation des axes routiers environnants et de la destruction de terres agricoles entraînée par la création de nouveaux axes routiers* » ;

M. QUINET (Mail 20 Commune du Blanc-Mesnil) fait observer « *le projet global prévoit une plateforme multimodale au sud de Paris sans autres précisions ce qui empêche de comprendre l'ensemble du projet* » ;

M. ADNET (Mail 89 Commune de Saint-Michel-sur-Orge) demande « *une plateforme au sud de Brétigny sur l'ancienne BA217* ».

3.2.1.6.3.2. *Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :*

### **Pièce 2 Etude d'impact vol1 RNT (page 8 et page 12)**

Puis, à plus long terme, lorsque le service imposera des développements, des travaux seront engagés par le concessionnaire pour l'aménagement ou la création des plateformes de transbordement supplémentaires créées ou aménagées dans les régions Centre ou Ile-de-France.

Le concessionnaire sera le maître d'ouvrage de l'aménagement ou de la création de ces plateformes.

### **Pièce 4 mémoire complémentaire RFF – nov13 (page 13)**

A l'avenir, il est possible que l'itinéraire par Angoulême soit dégagé, pour offrir une cadence de service plus importante, ainsi qu'une diminution du temps de parcours. Cet itinéraire pourrait permettre la création d'autres plateformes de transbordement, en complément de celles existantes, et le développement d'une offre de services « origine-destination » plus diversifiée si le besoin existe.

3.2.1.6.3.3. *Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :*

### **Le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, concédant du service d'utoroute ferroviaire apporte la réponse suivante.**

Le dossier de consultation remis par l'Etat aux candidats pour la concession de l'Autoroute ferroviaire atlantique, identifiait comme offre de base :

- trois sites pour l'implantation des terminaux : Mouguerre (département des Pyrénées Atlantiques), Brétigny-sur-Orge (département de l'Essonne) et Dourges (département du Pas-de-Calais) ;
- deux services sur l'itinéraire atlantique, formant un service total de 6 allers retours quotidiens entre Mouguerre et Brétigny-sur-Orge se prolongeant par un sous-service vers Dourges (c'est-à-dire 2 allers retours quotidiens entre Mouguerre et Brétigny-sur-Orge d'une part et 4 allers retours quotidiens entre Mouguerre et Dourges d'autre part). L'ensemble du service se basait sur la circulation de trains courts de 750 m de long.

Le cahier des charges du service a ensuite été modifié en cours de procédure pour limiter le service à 4 allers-retours quotidiens, répartis entre 2 allers retours quotidiens entre Mouguerre et Brétigny-sur-Orge d'une part et 2 allers retours quotidiens entre Mouguerre et Dourges d'autre part. Ce service remplaçait les 6 allers-retours quotidiens initialement prévu.

S'il était demandé aux candidats de répondre à l'offre de base proposée par l'Etat, l'article 10.1 du règlement de la consultation prévoyait la possibilité pour les candidats à



la concession de remettre des offres alternatives aux solutions proposées par l'Etat.

Au vu des offres présentées, du budget prévisionnel de l'opération, il a été conclu qu'une capacité de quatre allers-retours quotidiens était insuffisante pour rentabiliser à court et moyen termes la construction et l'exploitation de deux terminaux au nord de la France (Nord Pas de Calais et Ile de France). L'implantation à Dourges a été retenue afin de disposer d'un parcours ferroviaire le plus long possible. Ainsi, tel que prévu par le contrat de concession, le service permettra de capter environ 10 % des trafics sur cette origine/destination, selon les études réalisées.

Il a par ailleurs été conclu que le site de Brétigny-sur-Orge présentait de réels handicaps de configuration et d'exploitation (accès routier, nombre de trains opérables, conditions techniques de chargement et déchargement des trains difficiles ...).

L'installation d'un terminal en Île-de-France dont le site est à déterminer reste cependant d'actualité pour compléter le réseau d'autoroutes ferroviaires prévu par la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Dans ce cadre, une étude générale relative au transport combiné, intégrant notamment l'identification de sites potentiels d'implantation de plateformes d'autoroute ferroviaire et de transports combinés, est actuellement en cours. Cette étude est menée de manière partenariale, notamment avec les collectivités et les acteurs privés concernés. Ses résultats seront connus d'ici la fin de l'année 2014.

Enfin, il n'y a pas de lien direct entre le service d'autoroute ferroviaire atlantique tel que prévu et le projet Niortais de plate-forme ferroviaire à Romagne qui concerne le transport combiné.

*Les raisons, notamment environnementales, qui ont conduit VIIA Atlantique et le Ministère de l'écologie à retenir le service d'autoroute ferroviaire, objet de l'enquête publique, ont été présentées au public dans le dossier d'enquête, Mémoire complémentaire, pièce 4, volume « mémoire complémentaire de VIIA Atlantique », notamment dans le Chapitre IV. « Principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles les projets de terminaux ont été retenus ».*

*3.2.1.6.3.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :*

***La commission d'enquête prend acte de la réponse du MEDDE, qui, compte tenu des réels handicaps de configuration et d'exploitation évoqués, semble écarter le site de Brétigny-sur-Orge.***

***Ce site est pourtant mentionné sur la carte programme du dossier d'enquête, mais non repris sur la carte du présent projet soumis à enquête.***

***Dans sa réponse, le MEDDE n'exclut pas cependant l'installation d'un terminal en Ile de France « dont le site, à déterminer, reste cependant d'actualité pour compléter le réseau d'autoroutes ferroviaires prévu par la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ».***

***Pour l'heure, l'étude en cours est menée « de manière partenariale, notamment avec les collectivités et les acteurs privés concernés ».***

***La commission considère que, lorsque les études concernant le site pressenti seront suffisamment avancées, sans exclure a priori une implantation dans la région Centre (Cf. propositions de la CCI Loiret et du CG Loiret pour Artenay/Poupry) il sera nécessaire alors d'associer les communes environnantes, ceci, compte tenu des impacts prévisibles, non négligeables, en matière de circulation routière notamment aux abords de ce futur site.***



#### 3.2.1.6.4. Sous-thème 4 : Le gaspillage d'énergie – Traction électrique et traction diesel

##### 3.2.1.6.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :

Quelques observations regrettent que les convois de cette future autoroute ferroviaire atlantique ne puissent bénéficier de la traction électrique sur l'ensemble de leur parcours.

M. BONNICEL (Obs 8 du registre de Niort) exprime un avis favorable au projet en demandant « *des éléments de précisions sur l'économie de CO<sub>2</sub> avec des tractions diesel, le bruit, l'endroit du changement de traction pour la trajet entre Niort et Bordeaux* » ;

LE SYNDICAT MIXTE OUVERT – SMO – (Cour 15 adressé au président de la commission) pour la promotion et le développement de la plateforme Niort Terminal émet un avis réservé au projet d'AFA tant que ne sont pas prises en compte les remarques suivantes « *que l'exploitant puisse profiter du changement de traction obligatoire à Niort avant l'électrification de l'itinéraire vers Saintes pour que cet arrêt technique soit une étape logistique pour le débarquement et l'embarquement de marchandises de la façade atlantique entre Nantes, Tours, Bordeaux et Limoges* » ;

M. BAUDOIN Maire de Marigny (Mail 133 Commune de Marigny - 79) émet un avis défavorable en demandant « *pourquoi ce projet n'attend pas l'électrification de la ligne entre Niort et Saintes* » ;

Un ANONYME (Mail 136 Commune de Bressuire - 79), estime souhaitable « *que l'exploitant profite du changement de traction à Niort, pour que cet arrêt technique soit une étape logistique pour le débarquement et l'embarquement de marchandises de la façade atlantique entre Nantes, Tours, Bordeaux et Limoges* » ;

M. BOUSSARIE pour l'association environnementale « Charente Nature » (Mail 297 Commune d'Angoulême) présente des observations critiques sur le projet en souhaitant « *revenir au tracé initial et logique prévu par Angoulême après la mise en service de la LGV : Changement de traction = coût d'exploitation plus important et moins d'emplois créés* »,

L'ASSOCIATION « NATURE –ENVIRONNEMENT 17 » (Obs 1 du registre de la Préfecture de Charente Maritime) 1 confirme son soutien au feroutage mais émet un avis défavorable au projet en l'état en demandant que le tracé Poitiers-Angoulême-Bordeaux soit retenu. L'association reprend dans son exposé les principales remarques reprises dans plusieurs observations sur la portion de ligne traversant la Charente Maritime dont le « *choix du tracé - voie unique à partir de Niort, ligne non électrifiée entraînant un changement de traction* » ;

L'Association SCEVE (Obs 8 du registre d'Orléans) fait état de « *l'obligation de traction électrique dans la zone urbaine* » ;

M. BOITIER retraité SNCF (Obs 2 du registre de Fleury-les-Aubrais) constate que l'arrivée de prestataires privés permet de compléter l'offre de fret, mais « *qu'il est incompréhensible de voir des locomotives diesel sur des voies totalement électrifiées* » ;

Mlle BROCHET demeurant à Nanteuil-le-Haudouin (Cour 55 adressé au président de la commission) considère que l'estimation des travaux est à revoir, compte tenu de la nécessité « *d'électrifier la ligne Crépy-en-Valois : Hirson* ».

3.2.1.6.4.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

**Pièce 2 Etude d'impact vol1 RNT  
(page 94)**

La création d'un service d'autoroute ferroviaire induit :

- d'une part le report d'une partie des véhicules routiers (poids-lourds - PL) de la route vers le mode ferroviaire,
- et d'autre part, une circulation supplémentaire de trains à traction diesel puis électrique sur l'axe ferroviaire pour acheminer les poids-lourds.

.../...

Les trains électriques ne génèrent pas de pollution locale. En France, les sources de production de l'électricité sont majoritairement non-émettrices de gaz à effet de serre, mais on prend en compte un taux d'émission moyen toutes sources confondues pour ces trains électriques.

Les trains diesel au contraire génèrent à la fois de la pollution locale et de l'effet de serre. **La traction diesel se limite à la section Bordeaux - Saintes - Niort**, du fait de l'utilisation par le concessionnaire d'une locomotive Vossloh bi-mode (électrique et diesel) et bicourant (il s'agit d'un prototype).

**Pièce 2 Etude d'impact vol2 impacts PROJETS  
(Page 414)**

**B. ÉVALUATION DES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES RESULTANT DE L'EXPLOITATION DU PROJET**

La consommation d'énergie a été évaluée en tep/véhicule/km (tep = tonne équivalent pétrole) en fonction des kilomètres parcourus par type de véhicule en situation sans projet et en situation avec projet.

Les calculs ont été réalisés en appliquant les taux issus du rapport DELOITTE du 30 janvier 2008 « *Efficacité énergétique, émissions de CO2 et autres émissions gazeuses spécifiques des modes de transport* » et en utilisant les résultats des bilans socio-économiques du projet.

- Consommation d'un poids-lourd : 0,40 Kep par PL.km
- Consommation d'un train de Fret diesel : **4.23 Kep** par Train.km
- Consommation d'un train de Fret électrique : 2,04 Kep par Train.km

3.2.1.6.4.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

**La réponse à cette question est apportée dans le Thème 4 de RFF : « Le tracé : variantes et suggestions ».**

3.2.1.6.4.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

**La commission d'enquête prend acte des contraintes techniques évoquées par RFF obligeant à utiliser, pour l'instant, l'itinéraire passant par Saintes Niort, partiellement non électrifié, dans l'attente d'une libération de l'itinéraire passant par Angoulême, lorsque la construction de la ligne LGV-SEA sera terminée. Dans cette attente, elle recommande de recourir, au plus vite, au mode de traction bi mode électrique-diesel et d'en accélérer le développement.**

**Elle note cependant que même lorsque le mode diesel est utilisé son impact carbone au km est toujours favorable par rapport à la consommation d'un poids lourd (Cf. Thème 4 ci-dessus).**



### 3.2.1.6.5. Sous-thème 5 : Economie et rentabilité de l'autoroute ferroviaire atlantique – le système Modalohr

#### 3.2.1.6.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :

Quelques observations critiquent le système de transport retenu : Wagons MODALHOR spécifiques, par rapport aux autres systèmes généralement pratiqués : porte conteneurs.

Ainsi l'observation suivante déposée par une personne anonyme, a longuement critiqué le mode de transport retenu par rapport aux systèmes traditionnels dont celui des conteneurs.

Un ANONYME (Obs 2 du registre de Saint-Vincent-de-Tyrosse) qui estime que « en outre l'autoroute ferroviaire :

- Nécessite des wagons surbaissés,
- Gaspille de la place,
- Gaspille de l'énergie,
- Transporte peu de masse,
- Nécessite la retouche des tunnels et de certains ouvrages d'art,
- Nécessite des bases logistiques importantes comparées au transport combiné par caisses ou conteneurs normalisés,

*Au total les aménagements de l'autoroute ferroviaire coûteront au contribuable 285 M€*

*Il apparaît donc, qu'il est indispensable d'évoluer et de généraliser outre le combiné par caisses, le transport par conteneurs normalisé qui permettra de très bons reports modaux entre bateaux, trains, camions et péniches.*

*Il faut savoir qu'un porte conteneur moderne embarque plus de 10 000 conteneurs ; ce ne sont pas les camions sur les trains qui les aborderont.*

*Déjà en 2006, le bureau d'études indépendant (Suisse) SMA pro-Trans, choisi et payé par la commission de débat public, avait considéré ce projet d'autoroute ferroviaire de façon très critique. Le projet d'autoroute ferroviaire est un gaspillage d'argent et ne règle rien. Il transporte moins de 500 camions par jour, deux sens confondus, alors qu'il transite 10 à 20 000 camions par jour sur l'A10/ RN 10.*

*Les wagons MODALHOR utilisés par l'Autoroute ferroviaire sont surbaissés mais pas assez pour s'affranchir d'une modification des tunnels et autres. Ils sont de plus hors de prix (400 000 € le wagon) ».*

Un autre ANONYME (Obs 3 du registre de Saint-Vincent-de-Tyrosse) considère que « l'autoroute ferroviaire est la solution la plus onéreuse et la moins performante pour le fret ferroviaire.

*En effet mettre les camions et leurs remorques sur les trains, pose le problème de la « double enveloppe ».*

*Il faut transporter le fret et non pas les camions. Cela demande une plate-forme spécifique, les wagons MODHALOR sont hors de prix, Il faut retoucher les tunnels et les ouvrages d'art, Il faut transporter le fret dans des caisses normalisées pour assurer le « Multi-modal » bateau, camion, train péniche.*

*L'autoroute ferroviaire ne règle pas le problème des camions, il en transite trop peu !!*

*Le transport combiné par caisses et le wagon modal sont aussi à développer » :*

La Fédération SEPANSO LANDES (Obs 3 du registre de Dax) considère, s'agissant des choix techniques que « la généralisation des conteneurs pour les transports

*maritimes et la croissance de ces transports aurait dû inciter RFF à vouloir capter l'acheminement de ces conteneurs, souvent transportés à leur arrivée dans les ports par des camions. Alors que le report modal apparaît dans maints discours officiels, on ne peut que regretter qu'il n'est pas fait l'objet de toute l'attention voulue. Ceci est d'autant plus étonnant que lors du débat public en 2006, la contre-expertise demandée par les associations de protection de l'Environnement, confiée au bureau d'études SMA pro-Trans, avait déjà permis d'examiner ce projet d'autoroute ferroviaire ; or les conclusions des experts auraient dû dissuader RFF de poursuivre ce projet ».*

3.2.1.6.5.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

## **Pièce 1 Notice non technique**

**(page 8)**

### **II.A. QU'EST-CE QU'UNE AUTOROUTE FERROVIAIRE ?**

Ce système d'autoroute ferroviaire se positionne donc en alternative au mode du « tout routier » ; il propose un report modal facile d'accès, performant et générant de fortes économies de carbone :

.../...

- Elles ne nécessitent aucun investissement spécifique pour le transporteur routier, contrairement au transport combiné traditionnel qui nécessite l'usage de conteneurs, de caisses mobiles ou de semi-remorques préhensibles (équipées d'un dispositif renforcé pour le transbordement vertical par une grue).

**(page 10)**

### **II.B.2. LES WAGONS**

Le wagon Lohr est un wagon spécialement conçu pour le transport semi-remorques routières standards

.../...

- Chacune des coques peut être chargée simultanément et indépendamment par de simples tracteurs routiers. Le système offre un temps de chargement/ déchargement plus réduit que pour le transport combiné traditionnel pour lequel les conteneurs et caisses mobiles doivent être manutentionnés à l'aide d'une grue. Par conséquent, il est possible d'obtenir une fréquence des trains d'autoroute ferroviaire plus élevée

## **Pièce 2 Etude d'impact vol1 RNT**

**(page 8)**

### **Zoom sur le gabarit de l'Autoroute ferroviaire**

Pour accroître le parc de véhicules transportables, la circulation de navettes ferroviaires nécessite :

- **Une mise au gabarit GB1+AFM 423** qui correspond à des cotes précises permettant d'acheminer une grande partie du parc de véhicules routiers de transport de marchandises sur des wagons à plancher bas. Le gabarit GB1+AFM 423 permet donc le transport de conteneur de grandes dimensions.

## **Pièce 4 mémoire complémentaire VIIA fev2014 mémoire et annexe 1**

**(page 21)**

**Extraits de l'avis et recommandations émises par l'AE concernant les terminaux dans l'étude d'impact de 2012 présentée en pièce 2**

*Chapitre 3.3.1, page 15*



Les raisons du choix de l'option « autoroute ferroviaire », retenue par la loi Grenelle, par rapport à l'option « transport de conteneurs » mériteraient d'être développées, notamment au regard de la prise en compte de l'environnement

**(page 127)**

### **b) Réseau ferré**

Source : DELTA 3

La plateforme DELTA 3 est dotée des équipements suivants :

- 7 voies ferrées de 750 m chacune : 5 des voies ferrées sont enjambées par 4 portiques de manutention, permettant de manutentionner des caisses mobiles et conteneurs sans mouvement de train. Les 2 autres voies ferrées sont accessibles par des grues mobiles ;
- 4 portiques ferroviaires : ces engins peuvent manutentionner des conteneurs maritimes et des caisses mobiles. Leur vitesse de travail est de 30 m/mn en levage à charge maximum, et 120 m/mn en translation. Ils sont également équipés d'un dispositif permettant la rotation de la caisse à 180 degrés. La productivité des portiques est de l'ordre de 20 manutentions par heure. Ils se déplacent sur 750 m ;

.../...

**(page 128)**

Grâce à ce réseau, DELTA 3 est connectée aux principaux ports à conteneurs du Nord-Ouest de l'Europe : Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, Dunkerque et Amsterdam.

**(page 258)**

Le terminal de l'autoroute ferroviaire Atlantique ne concurrencera pas le terminal de transport combiné de la plateforme DELTA 3 car il opère sur des marchés différents, celui des semi-remorques, et non des conteneurs ou caisses mobiles.

*3.2.1.6.5.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :*

**Le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, concédant du service d'autoroute ferroviaire apporte la réponse suivante.**

**Il est important de rappeler que le ministère chargé des transports a pour objectif, au regard notamment des enjeux environnementaux, le développement des services d'intermodalité dans toutes leurs composantes.**

La comparaison des services de transport combiné et d'autoroute ferroviaire est toutefois délicate puisqu'ils ne s'adressent pas aux mêmes cibles.

Le modèle du transport intermodal de fret ferroviaire est marqué par d'importantes charges fixes, que les opérateurs cherchent à amortir par des organisations visant, sauf cas particuliers, à massifier les marchandises sur de longues distances.

La massification consiste à collecter des marchandises d'origines diverses, pour les regrouper pour la réalisation du transport principal, avant de les éclater à nouveau pour la distribution finale.

Ces organisations peuvent prendre plusieurs formes, correspondant à **différents types de services** et proposant aux utilisateurs du fret ferroviaire une gamme d'offres différenciée.

### **Le transport combiné – la route s'adapte au rail**

Le transport combiné est proposé par des **opérateurs de transport combiné**.

Ils s'adressent aux **transporteurs routiers** qui ont fait le **choix logistique** de leur **complémentarité avec le transport ferroviaire** et ont investi dans un **équipement dédié** :

- les marchandises sont transportées dans des **unités de transport intermodal -UTI-**, de différentes natures : conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques préhensibles par pinces ;
- le transbordement entre la route et le fer ou entre le fer et la route est réalisé avec une **manutention verticale** (portique, reach-stacker) ;
- ces UTI font l'objet de **pré et post-acheminements routiers** jusqu'aux terminaux, où elles sont transbordées sur les trains **sans empotage ni dépotage** (simple changement de mode, sans rupture de charge) ;

Au-delà de la seule interface rail-route, le transport combiné s'inscrit également dans la **chaîne logistique des ports maritimes ou fluviaux** ayant développé des terminaux destinés au trafic de **conteneurs**.

Les transporteurs routiers ayant fait le choix du transport combiné doivent, de ce fait, disposer d'une taille critique compatible avec les investissements nécessaires à ce mode logistique.

**Plus de 362 M€ ont été versés depuis 2003 par l'État sous la forme d'aides aux investissements et d'aides à la compensation partielle du surcoût des transbordements pour soutenir les services de transport combiné. Ces montants viennent s'ajouter au financement de l'aménagement et de la maintenance des réseaux, qui bénéficie aux opérateurs de transport combiné, notamment pour le transport combiné rail-route.**

### Les autoroutes ferroviaires – le rail s'adapte à la route

Les autoroutes ferroviaires (AF) ou « ferroutage » sont proposées par des **opérateurs d'autoroute ferroviaire**. Les navettes, généralement composées de 20 à 30 wagons dans le cas de trains longs de plus de 1 000 mètres, offrent de 40 à 60 places de semi-remorques (2 par wagon).

Elles s'adressent à **tous les transporteurs routiers**, dans la mesure où elles n'exigent aucun investissement particulier sur le plan logistique :

- elles s'adressent à des transporteurs routiers ne souhaitant pas ou ne disposant **pas de la capacité d'investir dans la chaîne logistique**, comme l'exige le transport combiné ;
- elles traitent les **semi-remorques standard** ;
- elles proposent une **manutention horizontale**, permettant de faire rouler les semi-remorques jusque sur les wagons ;
- les navettes forment des **trains complets**, sans arrêts intermédiaires.

Positionnées comme une alternative au mode routier, leur objectif est de créer de véritables « itinéraires routiers bis » sur le fer : le **positionnement des terminaux** d'une autoroute ferroviaire à proximité immédiate d'axes routiers porteurs d'un trafic important de poids lourds ou de pôles générateurs de trafic poids lourds (ports avec terminal ferry, terminal ferroviaire de Calais-Frethun,...) est donc déterminant. Ainsi, sur l'axe de leur parcours, les transporteurs routiers peuvent charger sur les trains d'autoroute ferroviaire leur semi-remorque habituelle, sans acquisition ou adaptation de leur matériel, en bénéficiant d'une **souplesse d'utilisation du service similaire au mode routier**, grâce à des départs réguliers, une ouverture du service sept jours sur

sept, 24 heures sur 24, et des opérations simples et rapides de chargement et de déchargement des semi-remorques sur les trains.

Le succès actuel de fréquentation de l'AF Perpignan-Luxembourg, montre son champ de pertinence pour les transporteurs n'ayant pas dû investir dans des infrastructures logistiques.

**L'État s'est ainsi engagé par la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement à soutenir le développement des autoroutes ferroviaires - tout en poursuivant son engagement en faveur du transport combiné -, dans le but de diversifier et d'augmenter globalement la part de marchandises transportées par des modes alternatifs à la route.**

### **La complémentarité entre les différentes offres de fret ferroviaire**

#### **En matière d'infrastructure :**

Quel que soit le type de service de fret ferroviaire mis en œuvre, il utilise le même réseau ferroviaire ; les investissements qui peuvent être engagés dans le cadre d'un service particulier profitent donc généralement à l'ensemble des offres.

A titre d'illustration, le projet d'autoroute ferroviaire atlantique doit permettre la mobilisation d'investissements sur le réseau qui bénéficieront pour l'essentiel à l'ensemble des circulations de fret. Il contribuerait, à ce titre, à la mise à niveau du réseau du sud-ouest, elle-même incontournable pour le développement du transport combiné sur un axe important de trafics de marchandises répertorié au niveau européen comme corridor majeur de fret.

Pour l'ensemble de la gamme d'offre de fret ferroviaire, les conditions d'une reconquête reposent également sur des sillons de qualité et robustes adaptés aux exigences des clients propres à chacun de ces différents segments.

#### **En termes de service :**

La typologie des services de fret ferroviaire présentés, leurs besoins logistiques spécifiques et les investissements associés, et le positionnement de leurs terminaux respectifs, montrent qu'ils s'adressent à des cibles différentes, complémentaires et non concurrentes, permettant une couverture totale du champ de pertinence du mode ferroviaire sur lequel doit s'inscrire son développement.

Globalement, le trafic des services d'autoroute ferroviaire a progressé de 50% en 2010, plus de 30% en 2011. Parallèlement, le transport combiné ferroviaire a connu une légère reprise en 2010 de l'ordre de 3% et de 20% en 2011.

### **L'intervention de l'État sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique**

**L'intervention de l'État sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique se justifie par l'intérêt général de la mise en place de ce service et l'absence d'initiative privée.**

En effet, une consultation des concepteurs et constructeurs de matériel roulant et un appel à manifestation d'intérêt auprès des différents acteurs susceptibles d'être intéressés par la mise en place du service d'autoroute ferroviaire atlantique (opérateurs, utilisateurs) ont été menés par l'État à partir de l'automne 2008. Ils avaient pour objectif de définir les caractéristiques techniques, opérationnelles et juridiques du projet d'autoroute ferroviaire atlantique.

Cette consultation informelle a permis de conclure en 2009 qu'il ne pourrait pas y avoir, à court et moyen termes, d'initiative privée pour la mise en place d'un service

d'autoroute ferroviaire sur l'itinéraire Atlantique, notamment en raison de la complexité et du coût d'un tel projet.

Ceci a conduit à retenir le montage suivant afin de mettre en service une autoroute ferroviaire sur la façade atlantique :

- Exploitation du service sous forme d'une concession dans la mesure où, notamment, elle prévoit que la rémunération de l'opérateur concessionnaire est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service et qu'il assume ainsi le risque d'exploitation. Ce montage garantit en outre aux financeurs publics, par contrat, la pérennité du service en contrepartie des aides versées au concessionnaire.
- Réalisation des travaux sur le réseau ferré national, sous maîtrise d'ouvrage de RFF, gestionnaire de l'infrastructure.

**L'État n'a pas imposé, dans le cadre de la consultation des entreprises pour la concession, de matériel roulant à utiliser dans le cadre du service. Le choix des wagons était ainsi de la responsabilité des candidats à la concession dans le cadre de l'élaboration de leur offre.**

*D'autres éléments sont présentés dans les réponses apportées à la commission d'enquête sur les sous-thèmes n°61 (ligne RFF, sur le choix des wagons Lohr), n° 63 (ligne RFF, création ultérieure éventuelle de plateformes intermédiaires), n° 66 (ligne RFF, impacts environnementaux et perturbation du trafic) et au thème 6 (Plateforme de Tarnos, le concept de l'autoroute ferroviaire).*

*3.2.1.6.5.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :*

***Ainsi que le précise le MEDDE, les navettes utilisant les wagons spécifiques MODALHOR, s'adressent à tous les transporteurs routiers, dans la mesure où elles n'exigent aucun investissement particulier sur le plan logistique :***

- ***elles s'adressent à des transporteurs routiers ne souhaitant pas ou ne disposant pas de la capacité d'investir dans la chaîne logistique, comme l'exige le transport combiné ;***
- ***elles traitent les semi-remorques standard ;***
- ***elles proposent une manutention horizontale, permettant de faire rouler les semi-remorques jusque sur les wagons ;***
- ***elles forment des trains complets, sans arrêts intermédiaires.***

***Ce système ne semble donc pas concurrencer le transport combiné par conteneurs, lequel nécessite, de la part des transporteurs davantage d'investissements et donc une certaine taille critique.***

***Il s'agit d'un système complémentaire qui offre plus de souplesse et s'adresse à la plupart des transporteurs de taille modeste.***



3.2.1.6.6. Sous-thème 6 : L'impact environnemental du projet notamment sur la faune et la flore – Les craintes de perturbations du trafic voyageur dues au projet AFA

3.2.1.6.6.1. *Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce thème :*

**S'agissant de l'impact environnemental du projet notamment sur la faune et la flore :**

M. CLOCHARD, Maire de Nanteuil (Obs 5 du registre de Saint Maixent l'Ecole) fait part des préoccupations de sa commune sur la mise en place de l'AFA dont « *les atteintes à l'environnement concernant le milieu sensible Natura 2000 traversé* » ;

Le Conseil Municipal de Valenton (Mail 222 Commune de Valenton) demande que « *l'impact du projet sur la faune soit étudié et des mesures de protection de cette dernière mise en œuvre* » ;

La commune de Saintes (Obs 10 du registre de Saintes) fait part de ses « *préoccupations notamment en termes :*

- *d'Impacts sur la proximité avec le système aquifère et le bassin versant de la Charente*
- *d'exploitation, quels sont les risques des vibrations sur la géologie, les cavités souterraines, la protection des ressources en eau. Sur les aspects environnementaux, quelles mesures pourraient être mises en œuvre pour confiner ou stopper des rejets accidentels de matières dangereuses ou de produits phytosanitaires.*
- *Impacts sur le patrimoine communal d'adduction d'eau potable et assainissement : La station d'épuration communale se situe à proximité de la voie ferrée. Quel est l'impact possible des vibrations sur les ouvrages d'art ? La ville devra-t-elle assurer un suivi des fissures et des fuites sur le réseau. Il n'y a pas de précisions quant aux réseaux passant sous la voie ferrée, au niveau du pont des Arcivaux !* »

M. DJABALI Groupe des écologistes de Mitry-Mory (Obs 1 du registre de Mitry-Mory) fait observer « *pas d'allusion dans l'étude aux ZNIEFF 1 et 2, est-ce un oubli* » ;

Un ANONYME (Mail 205 Commune de Chaniers) attire l'attention « *sur la qualité de l'environnement (zone d'intérêt patrimonial, vallée de la Charente)* ».

**S'agissant des craintes de perturbations du trafic voyageur dues au projet AFA :**

Le Syndicat Mixte Ouvert (SMO) pour la promotion et le développement de la plateforme Niort Terminal (Cour 15 adressé au président de la commission) émet un avis réservé au projet d'AFA tant que ne sont pas prises en compte les remarques suivantes « *Il faut que soit préservés le développement du trafic voyageur et du trafic fret* ». ;

Le Conseil Municipal de Saint Jean d'Angely – 17 (Obs 12 du registre de Saint Jean d'Angely) demande de considérer « *l'incidence du projet sur le fret voyageur déjà fragile* » ;

29 personnes (Obs 13 du registre de Saint Jean d'Angely) ont signé un courrier exprimant un avis DEFAVORABLE au projet pour de multiples raisons dont leurs « *interrogations sur le devenir du trafic voyageur.* » ;

Mme DAILLY, maire d'Etrechy (Mail 289 Commune d'Etrechy) affirme être inquiète



par ce projet car « *il y aura des conséquences sur la circulation des trains de la ligne C* » ;

M. VILLEMEUR (Mail 300 Commune de Juvisy) affirme que « *l'utilisation des voies de la ligne C, déjà surchargées et victimes de trop fréquents dysfonctionnements, font craindre des répercussions sur le trafic en journée* » ;

M. CHOLLEY, maire de Villemoisson (Mail 280 Commune de Villemoisson sur Orge) émet un avis défavorable « *tant que les conséquences sur le temps de transport des voyageurs n'auront pas été abordées et traitées pour les réduire voire les éviter* » ;

M. Xavier BERTRAND, maire de Saint Quentin (Cour 44 adressé au président de la commission) demande « *quel sera l'impact sur la fréquence et la ponctualité du trafic voyageur ?* » ;

Monsieur HOGU, Fédération Nationale des associations d'usagers des transports de la région Centre - FNAUT (Obs 1 du registre d'Amboise) estime que « *ce choix d'emprunt de lignes à voies uniques pour un trajet classé prioritaire au titre des itinéraires FRET risque de rentrer en conflit avec la régularité des TER et des TGV entre Poitiers et Niort. De même le temps d'allongement des parcours dus aux croisements des trains de marchandises de plus de 1000 mètres amènera rapidement l'obligation de transferts des services Ter sur une solution routière au détriment de la région organisatrice des transports et des voyageurs pénalisés par des choix nationaux.*

*Entre Niort et Saintes cette ancienne ligne Paris Bordeaux de l'Etat, l'infrastructure était à double voie .Il manque dans ce projet la remise à double voies des zones de croisement en vitesse de plusieurs kilomètres pour ne pas pénaliser les voyageurs réguliers des trains TER Royan Niort.*

*La conception de trains de plus de 1000 mètres dans des secteurs très chargés risque de provoquer des retards à la desserte de la banlieue parisienne, prioritaire pour les circulations ferroviaires de proximité, avec des triages non adaptés comme le Bourget et Juvisy pour permettre la régulation et le stockage en phase incident et de pointes de banlieue.*

*De plus le secteur Juvisy ,Brétigny ,Etampes étant à la limite de la saturation, l'injection de nouveaux trains longs sur des lignes de voyageurs déjà très chargées risquent de péjorer la régularité de la banlieue et des trains de voyageurs long parcours de l'axe Paris Orléans. »*

M. de VIBRAYE président de l'association Blois/Paris illico (Obs 5 du registre de Blois) « *tient absolument à conserver les sillons disponibles pour le trafic voyageur. En aucun cas les trains de marchandises supplémentaires ne devront perturber le trafic voyageur par des retards ou annulations* » ;

La Mairie d'Orléans (Obs 7 du registre d'Orléans) a écrit « *nous souhaitons savoir si les conditions de circulation actuelles vers Paris ou sur l'axe Ligérien seront maintenues voir améliorées avec des convois dépassant le kilomètre* » ;

Un ANONYME (Mail 143 Nazelles Négron) déclare « *en tant qu'usagers de la ligne TER ou Intercités pour Tours, Orléans ou Paris, la seule crainte pourrait venir de conséquences sur la régularité du trafic, en particulier en cas d'immobilisation des convois, mais il y a déjà des déboires sur les horaires et l'entretien (et la mise aux normes) de cette ligne. Le projet peut être l'occasion d'une attention plus suivie pour cette ligne, avec quand même le risque de sacrifier le voyageur au détriment de la marchandise.* » ;

M. LACROIX (Obs 7 du registre de Brétigny) fait état des « *conflits entre les demandes de sillon fret et voyageurs et jettent un doute sérieux sur la robustesse du projet* ».

3.2.1.6.6.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique :

**S'agissant de l'impact environnemental du projet notamment sur la faune et la flore :**

Ces aspects sont très largement développés notamment dans la pièce 2 relative à l'étude d'impact et dans la pièce 4 mémoire complémentaire VIIA Annexes 2 écologie et 3 acoustique

**S'agissant des craintes de perturbations du trafic voyageur dues au projet AFA :**

On trouve peu de références dans le dossier aux répercussions possibles de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique sur le trafic voyageurs :

**Pièce 4 mémoire complémentaire RFF novembre 2013**

**(Page 12)**

L'itinéraire choisi tient compte du développement du réseau ferré entre Tours et Bordeaux et des impératifs toujours présents de maintien des circulations marchandises et voyageurs. Sur cet axe, l'itinéraire naturel est celui passant par Angoulême.

**(Page 13)**

C'est la raison pour laquelle il a été choisi de faire transiter les convois d'Autoroute Ferroviaire sur la ligne passant par Saintes et Niort, qui présente moins d'obstacles et interfère moins avec les travaux de développement de la LGV. Sur cette ligne, la circulation de quatre allers retours quotidiens reste compatible avec les autres circulations voyageurs ou fret.

**Pièce 5 rapport et avis CGI sur le bilan socio-éco**

**(Pages 8 et 9)**

**L'insertion des services d'autoroutes ferroviaires dans le système ferroviaire français n'est pas sans soulever des problèmes délicats de coexistence avec les autres composantes du trafic ferroviaire.**

Les différents services de fret ferroviaires (trains « classiques », transport combiné, autoroute ferroviaire) s'adressent à des segments du marché du fret ferroviaire relativement disjoints (transports spécialisés de marchandise solides ou liquides en vrac, conteneurs ou caisses normalisées, semi-remorques chargées de cargaisons variées). Ils sont donc plutôt complémentaires que concurrents. Cette complémentarité peut parfois se traduire par la constitution de trains mixte autoroute ferroviaire-transport combiné.

En revanche, ils sont en concurrence pour l'obtention de « bons sillons » leur garantissant la régularité indispensable à une offre de service de qualité attractive pour les chargeurs. Dans un système ferroviaire déjà très chargé par les trafics de trains de voyageurs le plus souvent considérés comme prioritaires, ces « bons sillons » constituent une ressource rare que RFF a de grandes difficultés à programmer longtemps à l'avance avec une fiabilité suffisante, ce qui risque d'obérer le développement massif des services de fret envisagés dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Cette difficulté a conduit à préconiser la mise en œuvre de trains longs (jusqu'à 1 500 mètres) afin de mieux valoriser les sillons disponibles. Pour permettre la coexistence de ces trains longs avec les trafics plus rapides de voyageurs des « voies d'évitement » de grande longueur sont indispensables. Les investissements correspondants et d'autres de nature similaire (mise au gabarit de portions de réseau

empruntées par les grands trafics de fret ferroviaire<sup>8</sup>) sont utiles à l'ensemble des activités de fret ferroviaire et relèvent donc d'une approche globale de l'optimisation du système ferroviaire.

### (Page 24)

Nombre de circulations ferroviaires

Comme on l'a vu, l'opérateur prévoit une montée en charge progressive du service visant à mettre en place quatre allers retours quotidiens de trains longs de 1 030 mètres au bout de six ans d'exploitation. Au-delà de 2030, après la fin de la concession, période pour laquelle l'opérateur n'a pas fait de prévisions de trafic, RFF fait l'hypothèse d'un maintien du service au niveau de quatre allers retours quotidiens.

Ce plan de montée en charge semble ambitieux au regard des faibles capacités de circulation disponibles sur l'axe, en particulier au niveau des nœuds ferroviaires de Paris, Bordeaux et de Saintes. De nombreux éléments du dossier indiquent qu'il s'agit d'un risque majeur, qui pourrait devenir de plus en plus prégnant avec l'augmentation des autres circulations sur l'axe (trains de voyageurs et de fret) au cours du temps. Ainsi, dans sa lettre du 26 mars au directeur général des infrastructures de transport (cf. annexe 1), le président de RFF insiste sur le manque de robustesse de l'exploitation.

#### 3.2.1.6.6.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

*En complément du texte ci-dessous, d'autres éléments sont présentés dans les réponses apportées à la commission d'enquête sur le thème 6 (Plateforme de Tarnos, le concept de l'autoroute ferroviaire), notamment les réponses à la question n°5.*

### Réponse de RFF au sous-thème 6

L'impact du projet sur la faune et la flore a été largement évoqué dans le dossier d'étude d'impact, pour aboutir à la conclusion d'une absence d'impact, que ce soit pour les travaux en tunnels ou pour ceux du dégagement de gabarit bas.

Le but de la planification horaire et de la gestion des circulations est de permettre la cohabitation de l'ensemble des services. Dans les zones de fortes hétérogénéités des trafics (TGV, TER, Fret...), des voies d'évitement sont prévues pour gérer les conflits de circulation.

Concernant la voie unique, l'organisation des circulations est faite de telle sorte que les convois de 1050 m ne se croisent pas à cet endroit.

### Réponse de VIIA Atlantique au sous-thème 6

Le contrat de concession prévoit que le service d'autoroute ferroviaire Atlantique comprendra, un maximum de 4 allers retours quotidiens (soit 8 trains par jour), à la fin de la montée en charge. Ce nombre de trains correspond au maximum que peut accueillir le terminal de Tarnos (le terminal de Dourges pourrait accueillir 2 allers retours quotidiens supplémentaires en provenance d'un autre terminal en France ou en Europe).

L'image ci-dessous rappelle la mise en place et l'augmentation du service d'autoroute ferroviaire Atlantique.

## L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU SERVICE



Figure 6: nombre de trains sur le service Atlantique en allers retours quotidiens et nombre de semi-remorques (SR) transportées en objectif (et en capacité maximale), source : VIIA Atlantique.

Faire circuler d'autres trains impliquerait alors d'autres (nouveaux) terminaux en zone Sud. La réflexion serait alors engagée avec la participation du public.

3.2.1.6.6.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

**La commission d'enquête souscrit à la réponse apportée par RFF. Il lui semble, en effet, que compte tenu de l'ampleur relativement modeste des travaux d'adaptation nécessaires à cette autoroute ferroviaire, l'impact sur la faune et la flore devrait être limité pendant la phase des travaux.**

**Par ailleurs, le rajout de 8 trains par jour à l'horizon 2021, devrait également avoir un impact négligeable en phase d'exploitation.**



### **3.2.2. Les thèmes concernant la plateforme de transbordement de Tarnos**

**Thème 1 Le choix du site de Tarnos**

**Thème 2 Les nuisances générées par l'augmentation du trafic routier sur les accès au terminal de transbordement.**

**Thème 3 Les nuisances liées au fonctionnement de la future plateforme**

**Thème 4 Les conflits d'intérêts**

**Thème 5 La mise en compatibilité du PLU de TARNOS**

**Thème 6 Divers : le concept d'autoroute ferroviaire**



### 3.2.2.1. Thème 1 : Le choix du site de Tarnos – critères – avantages et inconvénients par rapport à d'autres sites possibles

La partie d'enquête publique relative à la plateforme de Tarnos ainsi que ses accès a fait l'objet de 67 observations et 1 courrier portés sur le registre d'enquête ainsi que 79 courriels.

D'une manière globale, les avis sont très majoritairement défavorables au projet (127 avis défavorables pour 8 avis favorables), mais assortis de remarques concernant notamment les nuisances sonores environnementales ainsi que les mesures destinées à améliorer les conditions de circulation. Deux pétitions expriment également leur opposition au projet :

- une pétition de l'association « Contre le Terminal d'Autoroute Ferroviaire à TARNOS » (C.T.A.F.T.) forte de 1913 signatures,
- une pétition du Parti Communiste Français de TARNOS regroupant 134 signatures.

#### 3.2.2.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème:

Ce thème est abordé dans 85 observations, courriers ou courriels. Les éléments recueillis, qu'ils soient négatifs ou simplement interrogatifs, portent sur deux sujets qui sont complémentaires et se recoupent dans un contexte de pluralité de sites sur un périmètre géographique relativement restreint : **l'opportunité du transport de remorques par voie ferroviaire** et le **choix du site de Tarnos**.

C'est ainsi que sont notamment exprimés les avis suivants :

#### **Sur l'opportunité du transport de remorques par voie ferroviaire**

Mme SAINT-AUBIN (Observation n°19). *Ce projet est une aberration économique. – Pourquoi dépense-t-on tant d'argent (Alors que dans tous les domaines on est à la réduction des budgets et que les citoyens sont soumis au même régime) pour une entreprise privée alors que les liaisons HENDAYE-DOURGES existent déjà et fonctionnent avec la SNCF qui voit dans ce même temps réduire ses effectifs fret ?*

M. JM SINFORT (Observation n° 28) *Il serait préférable de créer des lignes de ferries qui transporterait le fret vers DUNKERQUE et le Nord de l'Espagne.*

Mme NOGARO (Observation n° 34) *Opportunité pour LORRY-RAIL qui peut réaliser le terminal de transbordement à moindre coût sans tenir compte de l'environnement des tarnosiens, Le concept est mauvais, il vaut mieux privilégier le transport par caisses et conserver le wagon isolé.*

Mme CAILLAU – Ciboure (Courriel n° 21) *Dans le rapport annuel de 2012, la Cour des comptes a fait ce constat : « Il ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier (...) Les autoroutes ferroviaires ne pourront être une opportunité pour le fret ferroviaire qu'à la condition de démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente (...)*

M. LARRAMENDY – ASCAIN (Courriel n° 22) *Les prévisions de trafic semblent totalement déraisonnables. De plus on ne voit pas très bien l'intérêt de vouloir embarquer des camions depuis Tarnos pour remonter au nord de l'Europe alors qu'un*

accroissement de navires du sud de l'Espagne et du nord du Portugal permettrait d'avoir un intérêt pour les transporteurs qui utiliseraient ainsi la période de navigation comme temps de repos pour les chauffeurs.

M. LARÇABAL - MOUGUERRE (Courriel n° 28) *Je suis opposé à ce projet d'autoroute ferroviaire, car il va coûter près de 200 M d'euros aux pouvoirs publics, donc aux contribuables, alors qu'il mettra en danger l'existence des centres d'HENDAYE et MOUGUERRE, où existe le TCC transport combiné caisses.*

M. LEIJENAAR - URRUGNE (Courriel n° 34) *L'autoroute ferroviaire coûte beaucoup trop cher Il ne faut pas mettre des camions sur le rail, mais seulement les containers Je m'oppose donc à ce projet.*

### **Sur le choix du site de Tarnos**

M. et Mme LEMONNIER (Observation n°1) : *Pourquoi le site de SETRADA a-t-il été choisi alors qu'il existe deux sites à HENDAYE et DAX (Sites NOVATRANS). De plus pourquoi le site de MOUGUERRE ne convient-il pas avec quelques aménagements ?*

Contribution du CADE (Collectif des Associations de Défense de l'Environnement Pays Basque et Sud-Landes 43 Associations) (Observation n° 12) *Doit-on risquer de déshabiller MOUGUERRE et HENDAYE pour créer TARNOS? Pour le CADE la réponse est NON.*

Association CONTRE LE TERMINAL DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE A TARN (Observation n° 13) *Le concept d'autoroute ferroviaire est mauvais car concurrent du transport combiné par caisse. Le projet va déstabiliser les sites existant de MOUGUERRE et HENDAYE.*

Mme d'HOUDAM (Observation n° 23) *Nous avons déjà MOUGUERRE et HENDAYE Pourquoi un pôle de plus ?*

M. RECARTE - URRUGNE (Courriel n° 23) *Le concept d'autoroute ferroviaire est mauvais car concurrent du transport combiné par caisse. Le projet va déstabiliser les sites existant de MOUGUERRE et HENDAYE.*

M. BRULLON – TARNOS (Courriel n° 71) *Ce projet impacterait l'activité des terminaux de fret existant déjà à MOUGUERRE et à HENDAYE, de sorte qu'en termes de création d'emploi, ce serait neutre.*

Mme PICARD FELICES – BAYONNE (Courriel n° 226) *dans notre région, on est en train de mettre inutilement en concurrence les plateformes de fret des villes de Tarnos, MOUGUERRE et HENDAYE.*

3.2.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :

**Le dossier d'enquête publique justifie le choix du site de TARNOS** à la pièce 6 (Bilan de la concertation) pages 20 et 21.

« Le site de MOUGUERRE (situé au sein du Centre Européen de Fret, CEF) a été identifié à l'origine par le concédant comme pouvant accueillir le terminal d'autoroute ferroviaire et présenté dans le dossier d'appel à projet pour la concession du service.

Les capacités offertes par le site de MOUGUERRE ont été étudiées avec soin.

Il ressort de cette analyse que le site de MOUGUERRE ne permet pas de recevoir les trains de 1050m, dont la mise en circulation permet de réduire les investissements, optimise les financements publics nécessaires et améliore la capacité de transport de semi-remorques par rapport à des trains de 750 m de long. Le faisceau de trois voies de réception et de départ du Centre Européen de fret mesure 600 m environ soit 450 m

de moins que les trains les plus longs. Il n'est également pas apte en l'état, à recevoir des trains de 750m de long. Ce faisceau étant encadré par deux passages à niveau (PN), il n'est pas possible de réceptionner un train de 1050 m sans bloquer la zone durablement. : la séparation du train en deux segments à l'arrivée et l'assemblage des deux segments avant le départ nécessitent respectivement 20 et 30 minutes pour chaque train. Cette situation génère des conflits d'usages importants, les trains de l'autoroute ferroviaire pouvant bloquer l'accès aux autres usagers du CEF, et davantage avec un train au départ en cas de perturbations sur le réseau ferré national. Elle pénaliserait en outre la performance et donc l'attractivité du service.

Les infrastructures ferroviaires du CEF ne permettent donc pas de traiter des trains de 1050m dans le terminal sans bloquer les autres opérateurs et entreprises du CEF.

A ceci s'ajoute que le CEF de MOUGUERRE est desservi par une voie unique depuis la gare de BAYONNE (Distante de 7 km), ce qui restreint le nombre de circulations et aggrave les conséquences des situations perturbées (Majoration des retards, annulation des sillons....)

L'allongement du faisceau de voies de 600 à 1050 mètres n'est pas envisageable sans créer un ouvrage de franchissement de la RD 831 et sans déplacer une partie de la station électrique voisine.

L'option de couper les trains de 1050m en deux demi-rames avant leur arrivée dans l'enceinte du CEF a été étudiée. Cela revient de fait à couper le train en gare fret de BAYONNE, puis à renvoyer chaque demi-rame vers le CEF. Cela multiplie par deux le nombre de sillons nécessaires à l'envoi et au retour des demi-rames, ce qui représente des risques significatifs pour la qualité du service et son attractivité, et engendre des risques de conflits importants avec les utilisateurs actuels des infrastructures du CEF.

Il n'y a, par ailleurs, pas d'espace disponible sur le site de MOUGUERRE pour créer l'atelier de maintenance des wagons (et ses voies ferrées d'accès) et des voies de stockage des rames.

Sur les critères environnementaux, quelques habitations sont également situées à proximité immédiate du site d'implantation de MOUGUERRE ; Un merlon de protection existant (à vocation paysagère et acoustique) en protège une partie mais ne s'étend pas sur toute la longueur du terminal.

Le site de MOUGUERRE est accessible par la RD 261, desservant le CEF ; la distance parcourue entre l'A63 et le terminal est d'environ 3,5 km. La distance à la frontière espagnole par l'A63 est de 45 km.

**Le dossier d'enquête publique justifie l'impossibilité d'implanter le terminal sur un site plus proche de la frontière espagnole** à la pièce 6 (Bilan de la concertation) page 29.

« La localisation du terminal n'est pas possible en Espagne à l'heure actuelle, l'écartement des rails étant différent en Espagne et en France : les trains d'autoroute ferroviaire circulant en Europe ne peuvent actuellement pas emprunter les voies ferrées espagnoles.

Des sites d'implantation de plateforme ont été recherchés en France, au plus proche de la frontière avec l'Espagne. L'étude de ces sites a montré qu'ils n'offrent pas les conditions techniques nécessaires à l'exploitation du service de l'autoroute ferroviaire.

Les études montrent aussi qu'il existe un potentiel de report (depuis la route vers le rail) suffisant pour alimenter le service d'autoroute ferroviaire du terminal de TARNOS et le maintenir dans la durée. Le développement d'un terminal complémentaire en Espagne n'est pas prévu dans le périmètre de la concession d'Autouroute Ferroviaire Atlantique.

Sa réalisation ne remettrait toutefois pas en cause le site de TARNOS et serait de

*toute façon conditionnée par l'aménagement des voies à l'écartement international en Espagne d'une part et par la disponibilité de sillons sur le réseau ferré national d'autre part, qui ne pourra intervenir qu'après la fin des travaux de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique. »*

3.2.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.

### **Sur le choix du site de Tarnos**

A l'occasion de la réunion publique du 2 juin 2014 à Tarnos, Monsieur Laurent SERRUS, membre de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement ( DREAL), en charge du service mobilité pour le ministère de l'Écologie et des Transports, s'exprimait en ces termes (Cf. verbatim de la réunion, page 10) :  
*« J'expliquais que dans le cadre du projet d'aménagement de l'autoroute ferroviaire Atlantique de TARNOS à DOURGES, dans le nord de la France, un certain nombre d'aménagements sont faits sur le réseau ferré pour qu'il soit compatible avec les trains d'autoroutes ferroviaires. Ces aménagements ne serviront pas uniquement à ce projet d'autoroute ferroviaire, mais à plus long terme, ils serviront, notamment lorsque l'aménagement des voies ferrées en Espagne le rendra compatible avec le réseau français et européen, à faire transporter d'autres trains de fret et d'autoroute ferroviaire. C'est pour expliquer que les aménagements du réseau ferré ne sont pas dédiés qu'à ce projet. »*

#### **Question n°1 :**

Dans un tel contexte, quelles sont les perspectives d'avenir du site de TARNOS? Quelles sont les prévisions en matière d'augmentation du flux des trains de marchandises sur ce site et plus globalement sur l'ensemble de l'itinéraire ?

#### **Sur les modalités du contrat de concession, de la concertation et du dossier d'enquête publique.**

Le dossier d'enquête publique ne comporte pas le contrat de délégation de service public signé le 20 mars 2014 entre l'Etat (Ministère de l'Écologie) et le concessionnaire pressenti. La commission d'enquête souhaite donc être éclairée sur les points suivants :

#### **Question n° 2 :**

Sur la base de quels textes le concessionnaire pressenti a-t-il établi le dossier soumis à enquête publique ?

#### **Question n° 3 :**

Le règlement de l'appel à projet lancé par l'Etat (Ministère de l'Écologie) en 2009 prévoyait-il la possibilité de présenter un projet de service avec un autre site que celui de MOUGUERRE identifié par le concédant ? (Est-ce bien MOUGUERRE ?)

#### **Question n° 4 :**

Le contrat de concession de service d'Autoroute ferroviaire a été signé le 20 mars 2014, alors que la concertation a été effectuée en novembre 2013. Les bases de la concertation tiennent-elles compte des évolutions éventuelles établies entre le concédant et le concessionnaire pressenti entre novembre 2013 et mars 2014 ?

#### **Question n° 5 :**

Le contrat de concession de service d'autoroute ferroviaire signé le 20 mars 2014 comprend-il exclusivement le site de TARNOS comme terminal de transbordement ?

**Question n° 6 :**

Le choix d'implantation du terminal de transbordement sur la commune de TARNOS résulte-t-il d'une décision de l'Etat (Ministère de l'Ecologie) sur proposition du concessionnaire pressenti ?

**Question n° 7 :**

Le dossier d'enquête publique a-t-il été établi par le concessionnaire pressenti, en accord avec le Concedant sur la base du contrat de concession signé le 20 mars 2014 ?

3.2.2.1.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

**Résumé des contributions des maîtres d'ouvrages concernant le terminal de Tarnos**

*Afin de faciliter la compréhension des éléments de réponse présentée dans les six thèmes concernant la plateforme de Tarnos, les maîtres d'ouvrages ont résumé le contexte et les principaux points abordés.*

**L'Autoroute ferroviaire Atlantique, une concession Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie**

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est réalisé à l'initiative de l'État français, représenté par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Le projet comporte deux parties :

- La réalisation des études et des travaux, notamment de mise au gabarit sur l'infrastructure ferroviaire pour permettre la mise en place du service d'autoroute ferroviaire. Ces aménagements du réseau ferré national, sont confiés à Réseau Ferré de France (RFF) qui est le propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.
- La réalisation des terminaux de transbordement (études et travaux dans le périmètre des terminaux de transbordement, jusqu'aux limites du réseau ferré national), les investissements wagons et l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire, confiée à un concessionnaire

Le contrat de concession a été signé le 20 mars 2014 avec VIIA Atlantique. Il pourra intégrer d'éventuelles adaptations du projet induites par les conclusions de l'enquête publique qui nécessiteront des évolutions contractuelles entre l'Etat et VIIA Atlantique.

VIIA Atlantique est la société, filiale du groupe SNCF, créée par Lorry Rail pour être le concessionnaire du service d'autoroute ferroviaire Atlantique, spécifiquement dédiée à l'exécution du contrat de concession.

Lorry-Rail, société filiale du groupe SNCF, a porté la candidature à la concession du service d'autoroute ferroviaire. En 2011, Lorry-Rail est l'opérateur pressenti par l'État, pour être concessionnaire du service d'autoroute ferroviaire. Lorry-Rail exploite depuis 2007 le service d'autoroute ferroviaire Perpignan (Le Boulou)-Luxembourg (Bettembourg).

A l'issue de cette période, l'Etat deviendra propriétaire des terminaux, aura un droit privilégié sur l'acquisition des wagons et pourra donc organiser la poursuite du service d'autoroute ferroviaire.

**Pourquoi l'autoroute ferroviaire**

Il est important de rappeler que le Ministère chargé des transports (MEDDE) a pour



objectif, au regard notamment des enjeux environnementaux, le développement des services d'intermodalité dans toutes leurs composantes.

Les services de transport combiné et d'autoroute ferroviaire ne s'adressent pas aux mêmes cibles : le conteneur est l'outil privilégié des transporteurs privilégiant le transport maritime alors que la semi-remorque est l'outil privilégié des transporteurs européens privilégiant le transport routier.

#### Le transport combiné – la route s'adapte au rail

Il s'adresse aux transporteurs routiers qui ont fait le choix logistique de leur complémentarité avec le transport ferroviaire et ont investi dans un équipement dédié : les marchandises sont transportées dans des unités de transport intermodal –UTI–, de différentes natures : conteneurs et caisses mobiles principalement.

Les transporteurs routiers ayant fait le choix du transport combiné doivent, de ce fait, disposer d'une taille critique compatible avec les investissements nécessaires à ce mode logistique.

Au-delà de la seule interface rail-route, le transport combiné s'inscrit également dans la chaîne logistique des ports maritimes ou fluviaux ayant développé des terminaux destinés au trafic de conteneurs.

**Plus de 362 M€ ont été versés depuis 2003 par l'État sous la forme d'aides aux investissements et d'aides à la compensation partielle du surcoût des transbordements pour soutenir les services de transport combiné. Ces montants viennent s'ajouter au financement de l'aménagement et de la maintenance des réseaux, qui bénéficie aux opérateurs de transport combiné, notamment pour le transport combiné rail-route.**

#### Les autoroutes ferroviaires – le rail s'adapte à la route

Les autoroutes ferroviaires ou « ferroutage » s'adressent à tous les transporteurs routiers, dans la mesure où elles n'exigent aucun investissement particulier. En effet, les wagons sont conçus pour charger les semi-remorques standards.

Elles s'adressent à des transporteurs routiers ne souhaitant pas ou ne disposant pas de la capacité d'investir dans un matériel spécifique, comme l'exige le transport combiné ;

Le succès actuel de fréquentation de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, montre son champ de pertinence pour les transporteurs n'ayant pas dû investir dans des infrastructures logistiques.

Mis en service fin 2007, avec un objectif d'un aller retour quotidien, le service atteint aujourd'hui quatre allers retours quotidien avec un taux de remplissage de 90% en 2013. Ce service a été aussi pionnier des trains longs avec la mise en place de trains de 850 m depuis 2012, qui préparent les futurs trains de 1050 m.

**L'Etat s'est ainsi engagé par la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement à soutenir le développement des autoroutes ferroviaires - tout en poursuivant son engagement en faveur du transport combiné, dans le but de diversifier et d'augmenter globalement la part de marchandises transportées par des modes alternatifs à la route.**

#### La complémentarité entre les différentes offres de fret ferroviaire

Quel que soit le type de service de fret ferroviaire mis en œuvre, il utilise le même réseau ferroviaire ; les investissements qui peuvent être engagés dans le cadre d'un service particulier profitent donc généralement à l'ensemble des offres.

A titre d'illustration, le projet d'autoroute ferroviaire atlantique doit permettre la mobilisation d'investissements sur le réseau qui bénéficieront pour l'essentiel à l'ensemble des circulations de fret. Il contribuerait, à ce titre, à la mise à niveau du réseau du sud-ouest, elle-même incontournable pour le développement du transport combiné sur un axe important de trafics de marchandises répertorié au niveau européen comme corridor majeur de fret.

La typologie des services de fret ferroviaire présentés, leurs besoins logistiques spécifiques et les investissements associés, et le positionnement de leurs terminaux respectifs, montrent qu'ils s'adressent à des cibles différentes, complémentaires et non concurrentes, permettant une couverture totale du champ de pertinence du mode ferroviaire sur lequel doit s'inscrire son développement.

### Le service

#### L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU SERVICE



**Figure 7: Nombre de trains sur le service Atlantique en allers retours quotidiens et nombre de semi-remorques (SR) transportées en objectif (et en capacité maximale), source : VIIA Atlantique.**

L'Autoroute Ferroviaire Atlantique est un service « non accompagné », ce qui signifie qu'il ne propose que le transport de la semi-remorque sans le tracteur routier et le chauffeur qui l'ont livré sur le terminal.

Lors de son passage sur le terminal, le chauffeur livre une semi-remorque sur le terminal et reprend une semi-remorque arrivée par un train précédent.

### Le site de Tarnos

Le choix des sites d'implantation s'est fait en deux étapes : les sites identifiés par le concédant dans le dossier d'appel à projet puis l'analyse des variantes éventuellement proposées par les candidats.

La première étape a été conduite par l'Etat (autorité concédante), qui a réalisé un travail exploratoire d'identification de sites potentiels, avant de lancer l'appel à projet de concession. Ainsi, dans le dossier remis aux candidats pour la concession de l'Autoroute ferroviaire atlantique, l'autorité concédante identifiait Mouguerre comme site à étudier pour l'offre de base.

Lorry-Rail / VIIA Atlantique a remis deux offres, une offre de base intégrant Mouguerre et une offre alternative, comme le règlement de la consultation le permettait, basé sur le terminal de Tarnos.

Pour remettre ces offres, plusieurs sites ont été étudiés par Lorry-Rail / VIIA Atlantique :

- Le site de Tarnos, présente le meilleur compromis entre les contraintes commerciales et les contraintes techniques et environnementales. En particulier il est le seul des sites identifiés pouvant opérer des trains de 1050 m à l'intérieur de ses emprises. Ce site a été présenté dans l'offre variante de VIIA Atlantique.
- Le site de Mouguerre, proposé par le Ministère, et qui est inclus dans l'offre de base soumise par VIIA Atlantique, est très contraint techniquement.
- Le site de Laluque a aussi été étudié mais son éloignement de la frontière espagnole aurait réduit la pertinence commerciale du service et l'impact écologique d'un tel choix aurait été important (déboisement...).

Les performances techniques, économiques et environnementales de l'offre de variante proposée par Lorry-Rail / VIIA Atlantique ont conduit le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie à choisir cette offre.

Le terminal de Tarnos est un terminal pérenne, ayant pour vocation d'assurer le service d'autoroute ferroviaire Atlantique. Le terminal de Tarnos sera uniquement dédié à l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire Atlantique car il ne peut pas accueillir plus de trains que les 4 allers retours quotidiens prévus sur ce service (à la fin de la montée en charge).

### **Le choix du wagon Lohr**

L'appel d'offre de délégation du service d'autoroute ferroviaire Atlantique laissait aux candidats le choix du matériel utilisé : wagons et équipement de transbordement. Il précisait cependant que le service a pour objectif le transport non accompagné et avait pour objet le transport de semi-remorques « classiques ou standard ».

Fort de son retour d'expérience sur les wagons Lohr (35 wagons sont en service depuis 2003 sur l'Autoroute ferroviaire Alpine et 150 wagons sont en service sur le service Le Boulou -Bettembourg exploité par Lorry-Rail qui a débuté en 2007) VIIA Atlantique a choisi de proposer son service sur la base du wagon Lohr qui, comme le souligne le rapport de contre-expertise du Commissariat Général à l'Investissement, est « une technologie déjà éprouvée qui limite les risques techniques ».

La nouvelle génération de wagons Lohr qui sera mise en service sur l'autoroute ferroviaire Atlantique, intègre tout le retour d'expérience obtenu sur le parc déjà en service et respecte toutes les réglementations en vigueur. En particulier, de nombreuses évolutions ont permis de réduire les émissions sonores de cette nouvelle génération qui respecte les dernières spécifications techniques sur le bruit.

### **Le dossier de l'Enquête Publique**

VIIA Atlantique est responsable de la production du mémoire complémentaire à l'étude d'impact traitant des terminaux de transbordement, et des pièces du dossier d'enquête publique traitant de l'aménagement des terminaux de transbordement et du service d'autoroute ferroviaire.

**Le mémoire complémentaire (volume 4 du dossier d'enquête) a été produit en 2013 et 2014, donc après l'étude d'impact, qu'il actualise sur certains sujets, notamment pour prendre en compte :**

- **les recommandations de l'autorité environnementale (Ae-CGEDD) ;**
- **les éléments issus de la concertation (qui s'est tenue à l'automne 2013) ;**

- le projet présenté à l'enquête et les mesures permettant d'éviter, réduire et si nécessaire compenser les effets sur l'environnement ;
- les éléments les plus récents au regard du projet d'autoroute ferroviaire ou de son environnement. Il intègre notamment le SCoT (schéma de cohérence territoriale), le Plan de déplacement urbain, le Plan de protection de l'atmosphère en vigueur lors de l'ouverture de l'enquête publique, ainsi que les équipements publics telle la future crèche de Tarnos.

**Le mémoire complémentaire comprend donc les éléments les plus récents au regard du projet d'autoroute ferroviaire ou de son environnement.**

### **Conflits d'usage aux abords du terminal de Tarnos**

Les projets de terminaux de transbordement de l'autoroute ferroviaire, dont le terminal de Tarnos, ont fait l'objet d'une concertation afin de permettre une information et une participation du public aussi importantes que possible. L'avis du public a ainsi été recueilli du 28 octobre au 9 novembre 2013.

Cette étape a permis au maître d'ouvrage de percevoir la préoccupation de la population concernant l'accès au projet de terminal et la circulation sur l'avenue du 1er mai.

Elle a conduit à poursuivre les études afin d'apporter, dans la mesure du possible, une réponse appropriée à ces préoccupations dans le cadre de l'enquête publique.

Ainsi, pour répondre aux demandes sur la sécurité sur la RD85F ou l'accès à la société Turboméca et au pôle Bertin, VIIA Atlantique a engagé une réflexion, impliquant les différents acteurs concernés (Conseil Général des Landes gestionnaire des routes départementales, Turboméca, ...) sur l'opportunité et la faisabilité de modifier l'accès au projet de terminal de transbordement.

Cette réflexion a abouti à la modification de l'accès initialement envisagé au terminal.

Le nouveau giratoire proposé par VIIA Atlantique, en accord avec les services du Conseil général des Landes et Turboméca, permet d'atteindre les objectifs de sécurité et de fluidité des accès des sites industriels évoqués par les acteurs du territoire. Il réduit les conflits d'usage et garantit le meilleur accès possible tant au terminal qu'à la société Turboméca. Le projet proposé n'impacte donc pas les projets de développement de Turboméca –au contraire il les facilite.

Par ailleurs, VIIA Atlantique a vérifié que la RD85 était suffisamment dimensionnée pour absorber le trafic supplémentaire, que ce soit à la mise en service ou à la fin de la montée en charge, notamment avec la création du futur centre commercial des Allées Shopping. Il en ressort qu'après la réalisation des aménagements prévus sur le giratoire d'accès à l'A63 dans le cadre du projet Allées Shopping, le dimensionnement de la voirie permettra d'accueillir l'ensemble du trafic prévu sur cet axe au vu des projets actuels.

Les études postérieures à la concertation ont permis de valider le projet soumis à enquête et d'identifier ses effets sur l'environnement et la santé humaine –thématiques que l'on peut regrouper dans l'appellation « conflits d'usage ».

Les mesures permettant d'éviter, réduire et si nécessaire compenser les effets du projet, notamment vis-à-vis des riverains du terminal ou de ses accès (RD 85, voie ferrée) ont été définies et présentées dans le dossier d'enquête (en l'occurrence le mémoire complémentaire présenté par VIIA Atlantique).

Cette démarche se fait dans le respect des réglementations en vigueur, notamment

concernant la santé humaine, les milieux naturels, le bruit, la qualité de l'air ou la protection de la ressource en eau, ...

VIIA Atlantique s'engage à présenter au public les résultats des études, notamment environnementales, sur les effets et l'insertion du terminal dans son environnement.

\* \* \*

### **Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 1 du thème 1, sur le choix du site de Tarnos**

Le terminal de Tarnos est un terminal pérenne, ayant pour vocation d'assurer le service d'autoroute ferroviaire Atlantique. Le terminal de Tarnos sera uniquement dédié à l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire Atlantique car il ne peut pas accueillir plus de trains que les 4 allers retours quotidiens prévus sur ce service (à la fin de la montée en charge).

Le terminal de Tarnos assure également, grâce à son atelier, l'entretien et la maintenance des wagons en circulation sur le service Atlantique.

VIIA Atlantique assure les études et la construction des deux terminaux de transbordement, l'acquisition des wagons, puis la commercialisation et l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire Atlantique dans le cadre de la concession de 17 ans, dont 2 ans d'études et de construction des terminaux, suivis de 15 ans d'exploitation du service.

A l'issue de cette période, c'est-à-dire à la fin de la concession, l'État deviendra propriétaire des terminaux (et pourra acquérir le matériel roulant), afin d'organiser la poursuite du service d'autoroute ferroviaire :

- Les biens immobiliers (les terminaux c'est-à-dire les terrains, les bâtiments y compris l'atelier de maintenance, les ouvrages) sont, au titre de la concession, des biens de retours qui appartiendront à l'État à la fin du service. Un inventaire des biens est réalisé lors de la mise en service des terminaux. Ils doivent être entretenus et maintenus en état par VIIA Atlantique pendant toute la durée de la concession.
- Les biens mobiliers (engins de manutention, etc.) reviennent obligatoirement et gratuitement à l'État à l'issue de la concession.
- Les biens acquis par le concessionnaire et qui peuvent être utiles à la poursuite de l'exploitation du service (dits biens de retour) peuvent être rachetés par l'État à l'issue de la concession. Il s'agit par exemple du matériel roulant (les wagons).

### **Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie à la question n° 1 du thème 1, sur les modalités du contrat de concession, de la concertation et du dossier d'enquête publique.**

L'État souhaite pallier la carence de l'initiative privée en mettant en place un service d'autoroute ferroviaire sur l'axe atlantique.

Le contrat de concession signé entre l'État et VIIA Atlantique prévoit que les terminaux sont propriété de l'État et lui sont remis en fin de contrat de concession. Au vu de la durée d'amortissement de ces ouvrages, il est aujourd'hui dans l'intention de l'État qu'un service d'autoroute ferroviaire à partir de cette plateforme se poursuive au-delà du contrat de concession. Les modalités précises de cette poursuite d'activité, notamment sous forme de délégation de service public, dépendront évidemment du contexte d'alors et de l'existence ou non d'une offre privée.



**Préambule du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie concernant la communication du contrat de concession.**

Le contrat de concession est signé entre l'État et la société VIIA Atlantique. Il s'agit d'un document qui a pour vocation de définir les obligations de chaque partie nécessaires à la mise en place du service d'autoroute ferroviaire atlantique. N'ayant pas pour objet de présenter et d'évaluer les impacts du projet, ce contrat ne figure pas dans les pièces du dossier d'enquête publique qui en reprend les éléments nécessaires notamment en ce qui concerne les trafics prévus.

Le contrat de concession a le statut de document administratif. Ce document est ainsi communicable conformément à la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public, qui pose le principe de la liberté d'accès aux documents administratifs, et sous les réserves de celle-ci, notamment son article 6 listant les éléments non communicables.

La version communicable du contrat sera transmise à la commission d'enquête à sa demande.

**Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et de VIIA Atlantique à la question n° 2 du thème 1.**

L'article 11.4 du contrat de concession confie la responsabilité de toutes les démarches en vue de la délivrance en temps utile et du maintien de l'ensemble des autorisations, agréments et certificats requis par la réglementation en vigueur nécessaires à la réalisation, la mise en exploitation, l'entretien, la maintenance et l'exploitation des terminaux.

**Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie à la question n° 3 du thème 1.**

*Le dossier d'enquête a présenté au public les raisons du choix des sites d'implantation, ainsi que le principe de choix en deux étapes : les sites identifiés par le concédant dans le dossier d'appel à projet puis l'analyse des variantes éventuellement proposées par les candidats. (cf. Mémoire complémentaire présenté par VIIA Atlantique, pièce 4, vol 2 chapitre IV, page 93).*

Le choix des sites d'implantation s'est fait en deux étapes : les sites identifiés par le concédant dans le dossier d'appel à projet puis l'analyse des variantes éventuellement proposées par les candidats.

La première étape a été conduite par l'Etat (autorité concédante), qui a réalisé un travail exploratoire d'identification de sites potentiels, avant de lancer l'appel à projet de concession. Ainsi, dans le dossier remis aux candidats pour la concession de l'Autoroute ferroviaire atlantique, l'autorité concédante identifiait Mouguerre comme site à étudier pour l'offre de base.

L'article 10.1 du règlement de la consultation prévoyait la possibilité pour les candidats à la concession de remettre des offres alternatives aux solutions proposées par l'Etat :

**« ...Contenu des offres**

...

**Partie 2 (le cas échéant) : Offre variante**

Les candidats seront autorisés à remettre au Concédant une offre variante, présentant des alternatives sur les aspects techniques, contractuels, commerciaux ou financiers du projet, sous réserve du respect des caractéristiques générales du projet définies dans l'avis d'appel public à la concurrence, ainsi que des exigences

minimales définies dans le manuel d'élaboration des offres.

... »

Le candidat retenu pour le contrat de concession a ainsi proposé le site de Tarnos pour l'implantation du terminal sud du service dans une offre variante que l'État a accepté en raison notamment des caractéristiques technique plus favorables de ce site. Les développements correspondants figurent dans la pièce 4, volume 2 chapitre IV du dossier d'enquête publique.

Le manuel d'élaboration des offres, p53, prévoyait :

« Conformément aux dispositions du règlement de consultation, le candidat est autorisé à formuler, en plus de l'offre de base, une offre variante présentant des alternatives sur les aspects techniques, juridiques, commerciaux ou financiers du projet.

Dans son offre variante, le candidat s'attachera à mettre en avant l'intérêt des propositions alternatives formulées d'une part pour le Concédant, au regard des critères d'attribution, et d'autre part pour le Concessionnaire. »

Les règles minimales et les principes à respecter par le candidat dans le cadre de l'élaboration de son offre variante sont précisés ci-après.

« ...

#### Section 1 Encadrement de l'offre variante

Il est rappelé que la faculté offerte au candidat de proposer une offre variante, en sus de son offre de base, est assujettie au respect des caractéristiques générales du projet définies dans l'avis d'appel public à la concurrence, des principes généraux définis dans le règlement de consultation et des règles suivantes, pour chacun des principaux aspects du projet ci-dessous.

#### Aspects techniques

L'offre variante du candidat devra *a minima* respecter les dispositions suivantes : [...]

1. En ce qui concerne les sites d'implantation des terminaux : le candidat est autorisé à proposer d'autres sites d'implantation que les sites imposés en offre de base, y compris dans le cadre d'accords de partage d'installations avec d'autres opérateurs. Conformément aux termes de l'avis d'appel public à concurrence, le candidat propose obligatoirement un terminal implanté, sur le territoire français, au sud de l'Aquitaine et un ou plusieurs terminaux localisés sur le territoire français, entre le nord de la région Centre, l'Île-de-France et le Nord – Pas-de-Calais.

... »

#### **Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie à la question n°4 du thème 1.**

Les projets de terminaux de transbordement de l'autoroute ferroviaire, dont le terminal de Tarnos, ont fait l'objet d'une procédure de concertation au titre du code de l'urbanisme (art L300.2) afin de permettre une information et une participation du public aussi importantes que possible. L'avis du public a ainsi été recueilli du 28 octobre au 9 novembre 2013. Ceci faisait suite à une large diffusion d'informations et d'éléments concernant cette procédure, les ouvrages qui y étaient soumis et le contexte général du projet, par l'intermédiaire d'internet, de la presse locale et de la distribution de plus de 3000 plaquettes d'information dans les boîtes aux lettres des habitants de Tarnos.

Cette étape avait permis au maître d'ouvrage de percevoir la préoccupation de la population concernant l'accès au projet de terminal et la circulation sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai.

Ceci avait conduit à poursuivre les études afin d'apporter, dans la mesure du possible, une réponse appropriée à cette préoccupation dans le cadre de l'enquête publique. VIIA Atlantique a engagé à la suite une réflexion, impliquant les différents acteurs concernés (Conseil Général des Landes gestionnaire des routes départementales, Turbomeca, ...) sur l'opportunité et la faisabilité de modifier l'accès au projet de terminal de transbordement.

Il a été possible de définir une solution technique permettant de répondre à la préoccupation du public sur ce point, par la modification des accès au terminal et la proposition d'un nouveau giratoire sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai. Cette solution a été intégrée au dossier d'enquête. Elle pourra, ainsi que d'éventuelles adaptations du projet induites par les conclusions de l'enquête publique, nécessiter des évolutions contractuelles entre l'Etat et VIIA Atlantique.

#### **Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie à la question n°5 du thème 1.**

Le contrat de concession constitue l'acte par lequel l'État confie à la société VIIA Atlantique la mission de mettre en place le service d'autoroute ferroviaire entre Dourges et Tarnos.

Cette mission est prévue à l'article 2.1 du contrat :

« Dans les conditions définies au présent Contrat, le Concédant concède au Concessionnaire, qui l'accepte, le financement, la mise en place, l'exploitation, l'organisation et le fonctionnement du service d'autoroute ferroviaire atlantique permettant de relier le Terminal de Tarnos au Terminal de Dourges. Ces missions incluent la fourniture, le financement de l'achat ou la location, et l'entretien du matériel roulant nécessaire à l'exploitation du Service, ainsi que le financement, la conception, la réalisation, l'entretien, la maintenance et l'exploitation des Terminaux et de leurs raccordements au réseau ferré national. »

#### **Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie à la question n°6 du thème 1.**

Le choix d'implantation du terminal de transbordement sud sur la commune de Tarnos résulte d'une proposition du candidat retenu pour le contrat de concession formulée dans une offre variante que l'État a acceptée en raison notamment des caractéristiques techniques plus favorables de ce site. Les développements correspondants figurent dans la pièce 4, volume 2 chapitre IV du dossier d'enquête publique.

L'acceptation de cette proposition variante, à l'issue de la procédure de consultation, s'est traduite par la signature du contrat de concession prévoyant que le service serait assuré à partir d'un terminal sud situé à Tarnos (cf. réponse précédente).

#### **Réponse à la question n°7 du thème 1.**

L'article 11.4 du contrat de concession confie la responsabilité de toutes les démarches en vue de la délivrance en temps utile et du maintien de l'ensemble des autorisations, agréments et certificats requis par la réglementation en vigueur nécessaires à la réalisation, la mise en exploitation, l'entretien, la maintenance et l'exploitation des terminaux.

### 3.2.2.1.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

Le principe d'autoroute ferroviaire atlantique relève d'un enjeu national, inscrit dans la loi n° 2009-967 du 03 Août 2009. L'enquête publique a révélé les interrogations du public relatives au choix du site de TARNOS pour l'implantation du terminal de transbordement, ainsi que le risque de concurrence future entre les sites de TARNOS et MOUGUERRE en matière de transport de marchandises. Ces interrogations apparaissent pertinentes.

Le choix du site de TARNOS, antérieur à l'ouverture de l'enquête publique, a été fait sur la base de critères définis dans le règlement de l'appel à projet, établi par l'Etat (Ministère de l'Ecologie).

**Dans le mémoire du 04 juillet 2014 en réponse au procès-verbal de synthèse des observations établi par la commission d'enquête le 19 juin 2014, le concessionnaire pressenti et le Ministère de l'écologie ont établi une réponse commune qui précise notamment en conclusion:**

*« Le choix d'implantation du terminal de transbordement sud sur la commune de Tarnos résulte d'une proposition du candidat retenu pour le contrat de concession formulée dans une offre variante que l'État a acceptée en raison notamment des caractéristiques techniques plus favorables de ce site. Les développements correspondants figurent dans la pièce 4, volume 2 chapitre IV du dossier d'enquête publique.*

*L'acceptation de cette proposition variante, à l'issue de la procédure de consultation, s'est traduite par la signature du contrat de concession prévoyant que le service serait assuré à partir d'un terminal sud situé à Tarnos ».*

**La commission d'enquête observe que :**

- **Le choix d'implantation du site de transbordement de TARNOS a été fait par l'Etat (Ministère de l'écologie), sur proposition du concessionnaire pressenti, lors de la signature du contrat de délégation de service public le 20 mars 2014.**
- **Malgré l'opposition de la population locale, les arguments techniques exposés par le pétitionnaire apparaissent convaincants en ce sens notamment que le site de Tarnos apparaît seul susceptible d'accueillir le terminal de transbordement dans des conditions acceptables au regard de la longueur future des convois (1050 mètres).**
- **La concertation du public réalisée du 28 octobre 2013 au 09 novembre 2013 dans la galerie marchande de l'hyper-marché « L'OCÉAN » à TARNOS, du fait du refus de la mairie de TARNOS de mettre à disposition du concessionnaire pressenti des locaux communaux, et précédée par la diffusion de 3000 plaquettes d'information, a été fortement contestée lors de l'enquête publique.**
- **La brièveté de la période de recueil des observations, son antériorité par rapport à la signature du contrat de délégation de service public, ainsi que l'absence quasi-totale de contacts entre le concessionnaire pressenti et la municipalité de TARNOS, totalement opposée à l'implantation du terminal de transbordement sur son territoire, affaiblissent le processus de concertation antérieur à l'enquête publique.**

- Il ressort de l'examen des pièces du dossier, et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage associé au Ministère de l'écologie, que le choix s'est opéré en fonction de critères technico-économiques, et que les critères environnementaux et sociaux d'acceptabilité du projet n'ont semble-t-il pas eu le même poids dans la décision finale. Or l'enquête publique a révélé l'importance des facteurs environnementaux et sociaux
- En outre, les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage ainsi que le ministère de l'écologie en ce qui concerne le devenir du terminal de Tarnos se limitent à la durée de concession.
- Et qu'au-delà, pour reprendre l'expression des maîtres d'ouvrage, les décisions concernant « l'organisation de la poursuite du service ferroviaire dépendront évidemment du contexte d'alors ».
- Cependant, aucun scénario d'avenir permettant à la population de se positionner au-delà de la durée de cette concession, au demeurant relativement courte au regard des enjeux notamment environnementaux, n'est envisagé dans le dossier.

La commission d'enquête estime en définitive, que la décision, prise par l'Etat (Ministère de l'Ecologie) pour l'essentiel sur des fondements techniques incontestables, est pratiquement et économiquement justifiée.

La commission d'enquête attache cependant un prix particulier à l'amélioration des conditions d'accès et de réalisation de la plateforme de transbordement, et à la nécessité de prendre impérativement en compte toute amélioration susceptible de rendre le projet plus respectueux de l'environnement traversé, et plus socialement acceptable.





### 3.2.2.2. Thème 2 : Les nuisances générées par l'augmentation du trafic routier sur les accès au terminal de transbordement de Tarnos

#### 3.2.2.2.1. Sous-thème 1 : Sur la RD 85 (itinéraire de contournement)

##### 3.2.2.2.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème:

En préambule au traitement de ce thème, il est utile de rappeler que le tracé de la RD 85 se développe sur le territoire en deux sections situées de part et d'autre de l'Autoroute A63 :

A l'est du territoire, la RD 85 relie l'autoroute A63 (Sortie 7) et la RD 817 (Ex RN 117 itinéraire BAYONNE PAU). Sa longueur est d'environ quatre kilomètres sur le territoire des communes d'ONDRES et SAINT MARTIN DE SEIGNANX. Le long de ce tracé des équipements commerciaux importants (Les Allées Shopping) sont inscrits au Schéma de Cohérence territoriale (SCOT) approuvé localement le 6 février 2014.

A l'ouest du territoire, la RD 85 relie l'autoroute A 63 (Sortie 7) au giratoire de l'Industrie situé à environ 500 mètres de l'entrée du site du terminal de transbordement. Sa longueur est d'environ 7 kilomètres sur le territoire des communes d'ONDRES et TARNOS. Le long de ce tracé, des habitations sont construites en bordure de voie sur une section d'environ 800 mètres de part et d'autre de l'ouvrage de franchissement de la RD 810 (Ex RN 10).

Le terminal de transbordement peut donc être approvisionné depuis l'A63 et depuis les RD 810 et RD 817.

Ce sous-thème est abordé dans 96 observations, courriers ou courriels. Leurs auteurs dénoncent l'accroissement futur de la circulation des poids-lourds sur un itinéraire proche des zones résidentielles, déjà largement emprunté par les autres véhicules et baptisé à tort « itinéraire de contournement », générant des risques en matière de sécurité routière, une pollution accrue ainsi que des nuisances sonores

C'est ainsi que sont notamment exprimés les avis suivants (relevés sur le registre de Tarnos) :

M. JOINFOTE (Observation n° 20) *Totalement opposé à ce projet générant des nuisances et pour un intérêt économique vraiment dérisoire. Attention à tous ces camions qui vont rejoindre l'autoroute... Il y en a déjà pas mal qui font peur à l'heure actuelle et en rajouter ne fait que redoubler le risques d'accident.*

M. HIQUET (Observation n° 44) *La RD 85. Le schéma d'aménagement portuaire confirme la nécessité à l'avenir de son élargissement pour les besoins du port. (C'est le seul accès au port). Est-il prévu dans le projet, un financement ou une participation financière pour ces travaux ?*

M. et Mme SALLABERRY ONDRES (Observation n° 61) *sont riverains de la RD 85 et subissent des nuisances sonores. Ils sont réveillés dès quatre heures du matin malgré un double vitrage et des volets isolants. Ils sont contre le doublement de la RD 85 car cela entrainerait une augmentation de la vitesse et des bouchons au niveau des ronds-points.*

ANONYME – Tarnos (Courriel n° 104) *Ce projet est incohérent avec l'aménagement de la ville. Les camions passeront sur une route à proximité de quartiers résidentiels. La rd 85 est bordée d'une piste cyclable fréquentée par les familles. Outre les nuisances*

*environnementales, les riverains et usagers de la route et de la piste cyclable seront en insécurité totale!!!*

Mme CAVADORE- Tarnos (Courriel n° 112) Augmenter ENCORE le trafic sur la RD85 semble inimaginable : cette route est une voie URBAINE, bordée d'habitations où circulent des cyclistes, des enfants, desservant des établissements scolaires, des équipements sportifs, des commerces très fréquentés, des entreprises... Cela met en DANGER les citoyens Tarnosiens qui l'empruntent ou la traversent quotidiennement. Le BRUIT des nombreux camions qui empruntent DEJA cette voie est DEJA extrêmement présent, la POLLUTION visible sur les murs des habitations riveraines.

Mme LALOI – TARNOS (Courriel n° 118) La D85, injustement appelée voie de contournement, qui relierait le site de transbordement à l'autoroute, est une voie urbaine, c'est la route de la plage par les pistes cyclables (et oui à Tarnos, il y a la mer, une plage, des dunes...ça non plus, ce n'est pas sur les plans de l'étude) qui traversent la forêt, c'est la route d'accès à plusieurs quartiers résidentiels, avec des ronds-points DÉJÀ très ENCOMBRÉS aux heures de pointe. Expliquez-moi comment dans ces conditions, on peut "recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité " (extrait de la brochure Lorry-Rail) ?

#### 3.2.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :

Le dossier d'enquête publique décrit les nuisances générées par le projet aux pages 21 à 27 de la pièce 6 (Bilan de la concertation).

- **L'augmentation du trafic de Poids-Lourds sur la RD 85.**

« Les camions utiliseraient les itinéraires routiers ne traversant pas le centre-ville pour accéder aux terminaux. L'itinéraire routier prévu pour accéder au terminal de TARNOS emprunte la RD 85 depuis la sortie 7 de l'Autoroute A63. La RD 85 a notamment été créé pour contourner l'agglomération et éviter que les véhicules accédant à la zone industrielle et portuaire de TARNOS n'empruntent l'avenue du 1<sup>er</sup> Mai (RD 85F) dans sa section la plus résidentielle.

L'augmentation du nombre de poids-lourds, générée par l'activité du terminal de l'autoroute ferroviaire (480 Poids-Lourds par jour, deux sens confondus, à la fin de la période de montée en charge) est compatible avec la vocation de la RD 85, dimensionnée et réalisée pour accueillir le trafic de desserte de la zone industrielle, notamment le trafic des Poids-Lourds ».

- **L'entretien de la voirie.**

« L'itinéraire des Poids lourds emprunte uniquement des routes départementales, majoritairement la RD 85 (Ou voie de contournement de TARNOS) dont l'objectif premier est la desserte de la zone industrielle.

L'entretien des routes départementales est de la responsabilité du Conseil Général des Landes.

Le service d'autoroute ferroviaire engendrerait, lors de l'entrée en service du terminal, une augmentation de trafic de l'ordre de 3% du trafic global de la RD 85. A la fin de la montée en charge du service d'Autoroute Ferroviaire Atlantique, le trafic induit par l'activité représenterait une augmentation de 8% du trafic global de la RD 85.

Cette augmentation est compatible avec la vocation de la RD 85 dimensionnée et réalisée pour accueillir le trafic de desserte de la zone industrielle, notamment le trafic des Poids-Lourds ».

- **Les impacts environnementaux sur le bruit et la qualité de l'air.**

« VIIA atlantique réalisera les études d'avant-projet et de projet en vue de définir avec

précision le projet retenu. Celui-ci sera présenté lors d'une enquête publique qui aura lieu début 2014.

L'étude d'impact sur l'environnement et la santé humaine décrira l'état de l'environnement existant et précisera les impacts du projet, notamment les impacts de la création du terminal de transbordement. L'étude d'impact abordera notamment les thématiques du bruit (Bruit des infrastructures lié aux circulations, bruit de voisinage liés aux activités sur le terminal).

Partout où cela sera nécessaire (La mise en place et le dimensionnement des protections acoustiques sont encadrées par la réglementation), les mesures permettant d'éviter, de réduire et si nécessaire de compenser les impacts du terminal de transbordement sur l'environnement et la santé humaine seront mises en place. »

- **L'engorgement de l'Autoroute.**

« Il n'est pas prévu d'augmentation significative du trafic sur l'A 63 à cause de l'autoroute ferroviaire. L'expérience de l'autoroute ferroviaire existante entre le Luxembourg et le BOULOU (Frontière espagnole au niveau de PERPIGNAN) ne montre pas une hausse importante des circulations sur le tronçon d'autoroute entre LE BOULOU et la frontière espagnole.

L'Autoroute ferroviaire permettra à des poids-lourds qui empruntent actuellement l'A63 d'utiliser un autre mode de transport : le rail. Il s'agit donc d'absorber une partie du trafic existant par l'autoroute ferroviaire. Les transporteurs routiers utilisant le terminal de transbordement ne représentent pas des camions supplémentaires mais des camions qui passaient déjà par l'autoroute existante sur le flux nord-sud.

3.2.2.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.

#### **Sur les nuisances sonores sur les RD 85 et 85 F**

Au cours de la réunion publique du 2 juin 2014 à Tarnos, Madame ARNAUD, représentant la société EGIS, s'exprimait en ces termes : *Les modélisations que l'on a faites en termes de qualité acoustique montrent que par rapport à l'ambiance sonore à la fin de la montée en charge, on reste en niveau de bruit modéré de nuit... Nos modélisations montrent qu'il y a bien une hausse du bruit liée aux circulations et que les niveaux de bruit restent dans le domaine modéré, notamment la nuit, qui est la période qui concerne le plus les riverains (page 21 du verbatim) ... Les études acoustiques que nous avons réalisées montrent que l'ambiance sonore globale restera modérée, malgré une hausse de la part du bruit ferroviaire qui va devenir plus importante.* (page 22 du verbatim).

D'autre part, le dossier d'enquête publique ne comporte pas tous les éléments permettant de répondre à toutes les interrogations du public. La commission d'enquête souhaite en conséquence être éclairée sur les points suivants :

- **Sur la capacité de la RD 85 et la fluidité du trafic.**

**Question n° 1 :** La RD 85 est réalisée à 2 voies. Quelle est sa capacité théorique ? Au regard de l'état initial du trafic, quelle est la marge de capacité de trafic disponible ?

**Question n° 2 :** Monsieur le Président du Conseil général des Landes dans sa lettre du 27 mai 2014, précise que « le projet devra s'accompagner d'une reconfiguration de la gare de péage d'ONDRES sur l'Autoroute de la Côte Basque A 63 qui présente déjà des signes de saturation et devra accueillir 500 poids-lourds par jour supplémentaires ». Quelle réponse le concessionnaire pressenti apporte-t-il à ce problème ?

**Question n° 3 :** Le territoire BAYONNE SUD-LANDES s'est doté le 06 février 2014 d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), exécutoire depuis le 13 avril 2014. Or l'étude d'impact du dossier d'enquête publique date de 2012. Le concessionnaire pressenti a-t-il tenu compte de ce document de planification du territoire ?

**Question n° 4 :** Le territoire BAYONNE SUD-LANDES s'est doté d'un plan de déplacements urbain (PDU), avec la création au niveau de la sortie 7 de l'autoroute A 63 d'un parking de covoiturage, et d'un terminal de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Or l'étude d'impact du dossier d'enquête publique date de 2012. Le concessionnaire pressenti a-t-il tenu compte de ce nouveau document de déplacements ?

➤ **Sur les impacts environnementaux, le bruit et la qualité de l'air.**

**Question n° 5 :** Le territoire BAYONNE SUD-LANDES s'est doté le 06 février 2013 d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Or l'étude d'impact du dossier d'enquête publique date de 2012. Le concessionnaire pressenti a-t-il tenu compte de ce document de protection du territoire ?

**Question n° 6 :** Le dossier d'enquête publique ne comporte pas d'analyse de l'état initial du bruit aux abords de la RD 85, et notamment de la section de 1 km située de part et d'autre de l'ouvrage de franchissement de la RD 810 au lieu-dit « GARROS ». Or des riverains ont fait état de mesures dépassant les 90 DBA. L'étude d'impact conduite confirme-t-elle ces valeurs ? Quelles mesures de réduction le concessionnaire pressenti compte-t-il mettre en place pour réduire les impacts ?

**Question n° 7 :** Les études acoustiques ont-elles été réalisées en termes de « moyenne » ou en prenant en compte les conditions les plus défavorables, c'est-à-dire les périodes les plus chargées en termes de circulation des poids-lourds et de trafic ferroviaire ?

➤ **Sur la sécurité.**

**Question n° 8 :** Quelles mesures le concessionnaire pressenti a-t-il prévues pour faciliter le franchissement du giratoire de « La Plaine » qui relie deux quartiers de TARNOS très fréquentés ?

3.2.2.1.4. *Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :*

**Réponse de VIIA Atlantique aux questions n° 1 et 2 du sous-thème 1, sur la capacité de la RD 85 et la fluidité du trafic**

Au vu de la typologie de la voirie, la capacité théorique de la RD85 à l'heure de pointe pour le sens le plus chargé est de l'ordre de 1200 à 1500 véhicules/ heure. Ramené en trafic journalier 2 sens, la capacité théorique de la RD 85 est de 15 000 à 18 000 véhicules/jour, soit nettement supérieure tant aux trafics actuels que prévisionnels.

**Les trafics sur la RD85 à proximité du giratoire de l'Industrie**

VIIA Atlantique a réalisé des études de trafic pour vérifier que la création du nouveau giratoire sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai était possible. Ces études de trafic (comptages à l'automne 2013 et simulation de circulation avec le projet) ont montré une absence de difficulté de circulation une fois le projet réalisé.

Le projet conduit (en 2025, donc à pleine exploitation) à une hausse de l'ordre de 10% du trafic global de la RD 85, ce qui est plus faible que l'augmentation prévisionnelle au fil de l'eau du trafic (+2% par an environ).

Les études ont également montré, toujours en 2025, une réserve de capacité



importante sur les voies routières d'accès et les giratoires (y compris une fois la montée en charge du service achevée).

Ainsi le projet ne consomme que 3% de la capacité totale du giratoire de l'Industrie ; il reste au moins 40% de capacité sur ce giratoire ou ses voiries d'accès.

### **Les trafics sur la RD85 à proximité de l'A63 et du projet Allées Shopping**

Par ailleurs, VIIA Atlantique a étudié les données de trafic disponibles de façon à s'assurer que la RD85 était suffisamment dimensionnée pour absorber le trafic supplémentaire, que ce soit à la mise en service ou à la fin de la montée en charge. VIIA Atlantique a notamment tenu compte de la carte des trafics (*recensement de la circulation établi par le CG40*) et de l'étude d'impact du futur centre commercial des Allées Shopping (*Annexe « étude de trafic » du dossier d'enquête publique du projet Allées Shopping*).

Ces analyses ont montré que :

- le trafic généré à terme par le projet d'autoroute ferroviaire est faible comparé à celui généré par les Allées Shopping : de l'ordre de 3500 véhicules/ heure au total pour le futur centre commercial (le trafic induit par sens, sur la RD 85 entre la RD810 et l'A63 varie de 1100 véhicules à l'heure de pointe du vendredi soir, à 1400 véhicules à l'heure de pointe estivale). Le trafic induit par le terminal d'autoroute ferroviaire consistera en une vingtaine de véhicules accédant au terminal (par heure et par sens en heure de pointe du soir).
- L'étude d'impact du centre commercial conclut que les réserves de capacité sont suffisantes sur la RD 85 et les giratoires, à l'exception du giratoire d'accès à l'A63. Pour ce giratoire (principal accès au centre commercial), la branche RD85 ouest présente, aujourd'hui, une réserve de capacité insuffisante pour accueillir le trafic généré par le futur centre commercial.
- Le projet de centre commercial s'accompagne d'un réaménagement du giratoire d'Ondres (A63). Le dossier d'enquête précise que « ce giratoire doit être réaménagé afin d'écouler les trafics prévus à terme : aménagement de deux voies en entrée des giratoires ou de shunts de tourne à droite, élargissement de la chaussée de l'anneau à 10 mètres ». Le dossier conclut qu'**aucune difficulté de circulation n'est à prévoir** grâce à ces travaux, malgré une réserve de capacité limitée sur la branche de la RD85 ouest au niveau du giratoire de l'A63.

**En conclusion, après la réalisation des aménagements prévus sur le giratoire d'accès à l'A63 dans le cadre du projet Allées Shopping, le dimensionnement de la voirie permettra d'accueillir l'ensemble du trafic prévu sur cet axe au vu des projets actuels.**

### **Le dimensionnement de la gare de péage d'Ondres**

#### **Contribution du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie**

La question du dimensionnement de la gare de péage d'Ondres est à regarder dans le cadre général de l'évolution du trafic susceptible d'emprunter l'autoroute A63 à partir de cet accès, dont ceux liés au service d'autoroute ferroviaire ainsi qu'aux autres activités économiques de cette zone ne constituent qu'une partie. En effet, un éventuel aménagement de cette gare de péage, rendu nécessaire par l'évolution du trafic, quelle qu'en soit la cause, constitue une obligation qui s'impose au concessionnaire de la voirie autoroutière dans le cadre du contrat qui le lie avec l'Etat.

#### **Réponse de VIIA Atlantique aux questions n° 3, 4 et 5 du sous-thème 1, sur la capacité de la RD 85 et la fluidité du trafic, et sur les impacts environnementaux,**



## le bruit et la qualité de l'air

Le dossier d'enquête précise (pièce 4, volume 2, page 17, extrait ci-dessous) l'articulation entre l'étude d'impact et les mémoires complémentaires. Ces informations sont rappelées dans la pièce 1 (page 22) qui invite le lecteur à se reporter aux mémoires complémentaires pour les informations les plus récentes sur le projet.

Le mémoire complémentaire (volume 4 du dossier d'enquête) a été produit en 2013 et 2014, donc après l'étude d'impact, qu'il actualise sur certains sujets, notamment pour prendre en compte :

- les recommandations de l'autorité environnementale (Ae-CGEDD) ;
- les éléments issus de la concertation (qui s'est tenue à l'automne 2013) ;
- le projet présenté à l'enquête et les mesures permettant d'éviter, réduire et si nécessaire compenser les effets sur l'environnement ;
- les éléments les plus récents au regard du projet d'autoroute ferroviaire ou de son environnement. Il intègre notamment le SCoT en vigueur lors de l'ouverture de l'enquête publique.

Ainsi, le mémoire complémentaire de VIIA Atlantique a pris en compte, pour l'analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur et pour l'analyse des effets du projet sur l'environnement, les documents suivants :

- le projet de SCoT soumis à l'enquête publique en septembre-octobre 2013 (question 3 de la commission d'enquête). En effet, le document amendé par le Syndicat Mixte après l'enquête publique n'était pas disponible lors de la rédaction du mémoire. L'analyse a montré que le projet de SCoT soumis à enquête était compatible avec le projet de terminal d'autoroute ferroviaire. **Le SCoT actuellement en vigueur, approuvé le 6 février 2014, a été pris en compte dans le mémoire complémentaire.** Il est compatible avec le projet de terminal. Plus de détails sont présentés dans le mémoire complémentaire pour les terminaux, pages 186 et 358.
- Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Bayonne applicable date de 2004 (question 4 de la commission d'enquête). La révision du PDU par le Syndicat des Transports de l'Agglomération Côte Basque Adour est en cours compte-tenu de l'ancienneté du document et de l'évolution du Périmètre des Transports Urbains (PTU). Le projet de PDU révisé a été arrêté par le Syndicat des Transports le 28/02/2014, soit après la finalisation du mémoire complémentaire à l'étude d'impact. **La procédure de révision du PDU n'est pas terminée à ce jour (04/07/2014),** puisque l'enquête publique est envisagée à l'automne 2014. Le Syndicat des Transports a pour objectif l'approbation de la révision du PDU d'ici la fin de l'année 2014, pour une mise en œuvre opérationnelle en 2015. **Le projet de PDU révisé, qui n'est pas public actuellement, ne sera donc applicable qu'à partir de 2015, ce qui justifie la prise en compte du PDU de 2004.** On notera que le PDU révisé devra être compatible avec le document d'orientations et d'objectifs du SCOT agglomération de Bayonne et du Sud-Landes approuvé précédemment, conformément à l'article L.122-1-15 du code de l'urbanisme. Plus de détails sont présentés dans le mémoire complémentaire pour les terminaux, page 378.
- **Le Plan de Protection de l'Atmosphère (question 5 de la commission d'enquête) approuvé par Arrêté préfectoral du 06 février 2013 a été pris en compte dans le mémoire complémentaire.** Le PPA a pour objectif de prévenir des dépassements des valeurs limites de la qualité de l'air pour la protection de

la santé sur l'agglomération bayonnaise et de poursuivre l'amélioration de la qualité de l'air. Ce plan vise à diminuer les émissions des différents secteurs et contribuer ainsi à atteindre les perspectives de réduction définies au niveau national.

Les mesures relatives au secteur des transports concernent plusieurs thèmes :

- Amélioration des performances environnementales des parcs de véhicules captifs ;
- Réduire les déplacements à la source par la planification de l'urbanisme et des déplacements ;
- Développer les alternatives « au tout voiture » ;
- Améliorer les performances environnementales des modalités de livraison.

Le PPA ne comporte pas de mesure spécifique au transport de marchandises longue distance qui est le cœur d'activité de l'autoroute ferroviaire Atlantique. VIIA Atlantique n'a donc pas d'objectif local particulier au titre du PPA. Plus de détails sont présentés dans le mémoire complémentaire pour les terminaux, page 200.

### Réponse de VIIA Atlantique à la question 6 du sous-thème 1, sur les impacts environnementaux, le bruit et la qualité de l'air

Des mesures sonores ont été réalisées autour du futur terminal ainsi que le long de la RD85. Ces mesures, qui permettent de connaître l'ambiance sonore actuelle, ont surtout pour objectif de vérifier que le modèle acoustique, créé pour évaluer les impacts du projet et les calculs qui seront faits sont représentatifs de ce qui est constaté sur le site (écart inférieur à 2 dB(A) entre le niveau de bruit mesuré sur site et la valeur calculée par le modèle).

De ce fait, il n'est pas nécessaire de faire des mesures de l'état initial dans toute la zone susceptible d'être affectée. Le long de la RD85, la mesure acoustique d'état initial a été réalisée au nord de Tarnos, entre le giratoire de la Plaine et l'ouvrage sous la RD81 (au droit du village de vacances).

Le modèle acoustique, une fois validé, a été utilisé pour simuler les niveaux acoustiques actuels et futurs. À titre d'exemple, l'étude acoustique annexée au mémoire complémentaire de VIIA Atlantique montre que le bruit mesuré le long de la RD85 et le bruit calculé par le modèle sont identiques : 70,9 dB(A) (écart entre le niveau de bruit mesuré sur site et la valeur calculée par le modèle égal à 0).

Rappelons que ce modèle calcule des niveaux sonores moyens, conformément à la réglementation applicable, représentatifs des variations du bruit au cours de la journée (6h à 22 h) ou de la nuit (22h à 6h) : on parle de niveau acoustique équivalent (noté LAeq). Ce niveau tient compte des pics de bruit (par exemple au passage d'un poids lourd) et tient également compte des périodes plus calmes.

Le modèle acoustique montre que les niveaux sonores équivalents actuels en période de jour sont compris entre 70 et 75 dB en bordure de chaussée de la RD85 (et entre 50 et 55 dB(A) de nuit). Le modèle montre également que les niveaux acoustiques décroissent en fonction de l'éloignement de la route. Ainsi en façade de la première rangée d'habitations (les plus exposées au bruit) situées au sud de la RD 85 entre le giratoire de Grand-Jean et le giratoire de La Plaine, les niveaux sonores calculés par le modèle en situation actuelle sont de l'ordre de 65 à 70 dB(A). Ces résultats peuvent être extrapolés au secteur de Garros à l'intersection de la RD 810, les conditions étant relativement similaires en termes de topographie, de trafics et de distance des habitations au bord de chaussée.

Le bruit instantané peut être momentanément plus élevé au passage d'un véhicule et plus faible sans trafic, ce qui peut expliquer les niveaux acoustiques plus élevés rapportés par les riverains (mais sans connaissance de la distance du point de mesure par rapport au bord de chaussée et de la durée sur laquelle est calculé le niveau de bruit). Les niveaux évoqués (supérieurs à 90dB(A)) correspondent vraisemblablement à des bruits instantanés au passage de véhicules.

Pour les riverains de la RD85, les niveaux acoustiques en façade des habitations, en 2021 avec le trafic poids-lourds induit par le fonctionnement du terminal de l'autoroute ferroviaire Atlantique seront augmentés comme le montre l'étude acoustique (cf. carte et tableau de résultats pages 46-47). Cependant, les habitations les plus exposées qui présentent une augmentation significative du niveau de bruit supérieure à 2 dB(A) n'entreront pas pour autant dans la catégorie des Points Noirs Bruit (PNB) routiers au sens de la réglementation, c'est-à-dire niveau sonore en période de jour supérieurs à 70 dB(A) et niveau sonore en période de nuit supérieurs à 65 dB(A). Ces résultats qui concernent les habitations incluses dans l'emprise du modèle acoustique (à l'ouest du giratoire de Grand-Jean), peuvent être extrapolés à la partie est de la RD85, notamment le secteur de Garros pour les raisons citées précédemment (contexte urbain similaire).

Ces différents éléments conduisent à conclure au respect de la réglementation actuelle concernant le bruit et qu'il n'y a pas lieu de prévoir de protections acoustiques complémentaires dans cette zone.

#### Réponse de VIIA Atlantique à la question 7 du sous-thème 1, sur les impacts environnementaux, le bruit et la qualité de l'air

*Les éléments ci-dessous (textes et tableaux) sont extraits de la pièce 4 du dossier d'enquête, Mémoire en réponse de VIIA Atlantique.*

*Les informations sur l'acoustique ont été présentées au public dans le chapitre VI. « Analyse des effets des projets et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs » et plus précisément à partir de la page 296 (chapitre VI.C.2.1. e) « Effets permanents sur le milieu humain et mesures associées, effets permanents liés aux niveaux acoustiques »). Les études acoustiques sont présentées en annexe 3 du mémoire complémentaire.*

#### En résumé :

- **Les conditions les plus pénalisantes ont été retenues pour la modélisation acoustique : nombre d'aller retours de trains et chargement en semi-remorques au maximum ainsi qu'une modulation du bruit émis par le matériel ferroviaire utilisé par le service (circulation au niveau des terminaux) limitée à -2 dB pour tenir compte de la phase de décélération des trains au abord du terminal.**
- **Les calculs des niveaux sonores sont des valeurs « moyennes » sur une période (jour ou nuit), conformément au cadre réglementaire, et non des valeurs instantanées.**

Un modèle informatique permettant de simuler la situation future a été construit.

Les mesures sonores qui ont été réalisées autour du terminal ont deux objectifs : d'une part connaître l'ambiance sonore actuelle, d'autre part vérifier que le modèle et les calculs qui seront faits sont représentatifs de ce qui est constaté sur le site. Les mesures ont été réalisées de jour et nuit (c'est souvent la période de nuit qui est la plus contraignante dans les zones d'ambiance sonore modérée).

Le modèle utilise les hypothèses les plus défavorables pour les riverains, c'est-à-dire

les hypothèses de trafic maximales (8 trains par jour), qui n'interviendra qu'en 2021. Pour ne pas sous-estimer la gêne due aux circulations routières, le modèle prend en compte le maximum de semi-remorques possible (trains chargés à 100%) bien que le taux de remplissage d'objectif soit plutôt proche de 80%. De même, le modèle ne prend pas en compte les variations de trafic, notamment le fait que le trafic sera plus faible le week-end (moins de trains circuleront).

Les hypothèses retenues dans le modèle sont également très représentatives du fonctionnement réel des terminaux (en 2021) attendu à l'horizon projet, soit :

- Pour les circulations ferroviaires :
  - 4 allers retours (4 arrivées et 4 départs de trains de 30 wagons) soit 8 trains par jour, sur la base des horaires estimés.
  - 2/3 des trains arrivent sur la période de jour (6h00-22h00).
  - 1/3 arrive sur la période de nuit (22h00- 6h00).
- Pour les circulations routières et circulations sur les terminaux :
  - Dans la majorité des cas, un camion qui arrive sur le terminal pour déposer une semi-remorque sur un train au départ quitte ensuite le terminal avec une semi-remorque arrivée par un train précédent. Sur les voies d'accès au terminal, il y a donc autant de camions circulant que de semi-remorques transportées (480 semi-remorques par trains en 2021).
  - Sur le terminal, il y a 1 tracteur routier qui circule pour 2 semi-remorques transportées (240 tracteurs circulent chaque jour sur le terminal).
  - Le modèle acoustique, notamment les circulations des camions au sein des terminaux, tient également compte de l'expérience acquise sur les terminaux existants des autoroutes ferroviaires en service, par exemple pour les horaires d'arrivée des poids-lourds. Ainsi les horaires d'arrivée et de départ des camions ne sont que partiellement corrélés aux horaires des trains ; ils tiennent aussi compte des horaires de travail des chauffeurs. De ce fait, la répartition des camions arrivant sur le terminal est légèrement différente de celles des trains : 84% des camions arrivent ou partent sur la période jour et 16% sur la période nuit.

L'étude acoustique des terminaux a été fournie au public en annexe au mémoire complémentaire présenté par VIIA Atlantique (pièce 4, volume 2, Annexe 3, du dossier d'enquête). Elle présente de façon détaillée la réglementation applicable et les hypothèses retenues pour les calculs acoustiques.

La méthode de calcul du bruit et le modèle acoustique permettent de définir si des protections sont ou non nécessaires. La réglementation sur le bruit encadre strictement les émissions de bruit dans l'environnement, que ce soit pour le terminal lui-même (bruit de fonctionnement, chargement-déchargement sur les wagons, ...) que pour l'augmentation de la circulation routière et ferroviaire sur les accès.

Trois réglementations complémentaires sont donc à prendre en compte pour évaluer les impacts du projet. Chacune de ces réglementation fixe d'une part les seuils de bruit à respecter et d'autre part les indicateurs mesurant ces seuils.

VIIA Atlantique doit donc, pour évaluer les effets du projet, utiliser et présenter au public les indicateurs définis par la réglementation.

En règle générale, les indicateurs retenus par la réglementation française prennent en compte des niveaux sonores représentatifs de la variation du bruit au cours de la

journée et au cours de la nuit : on parlera alors de niveau acoustique équivalent (noté LAeq) aux alternances de moments plus bruyants ou plus calmes.

### A) En ce qui concerne les activités du terminal de Tarnos (transbordement, circulation au sein du terminal, ...)

Le terminal de Tarnos est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, en raison de la présence de l'atelier de maintenance des wagons. C'est donc la réglementation propre aux ICPE qui s'applique (code de l'environnement et arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement). Cette réglementation considère les périodes de jour (de 7h00 à 22h00) et de nuit (de 22h00 à 7h00), les bruits émis par les activités en limite de propriété et les émergences du bruit.

Les bruits émis par les activités du terminal ne doivent jamais excéder 70 dB(A) pour la période de jour (7 h – 22 h) et 60 dB(A) pour la période de nuit (22 h – 7 h) en limite de propriété. De plus, le bruit des activités du terminal ne doit pas conduire (par exemple en façade des habitations les plus proches) à des émergences supérieures aux seuils réglementaires, cf. tableau ci-dessous (*source : Dossier d'enquête, Mémoire complémentaire de VIIA Atlantique, annexe acoustique pour les terminaux de transbordement, page 10*) :

Niveau de bruit ambiant existant dans les zones à émergence réglementée (incluant le bruit de l'établissement)	Émergence admissible pour la période allant de 7 h à 22 h sauf dimanches et jours fériés	Émergence admissible pour la période allant de 22 h à 7 h ainsi que les dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 dB(A) et inférieur ou égal à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

Tableau 1 – Niveaux réglementaires des installations classifiées comme ICPE

L'émergence correspond à la différence entre le niveau de bruit ambiant et le niveau de bruit résiduel, en un point donné.

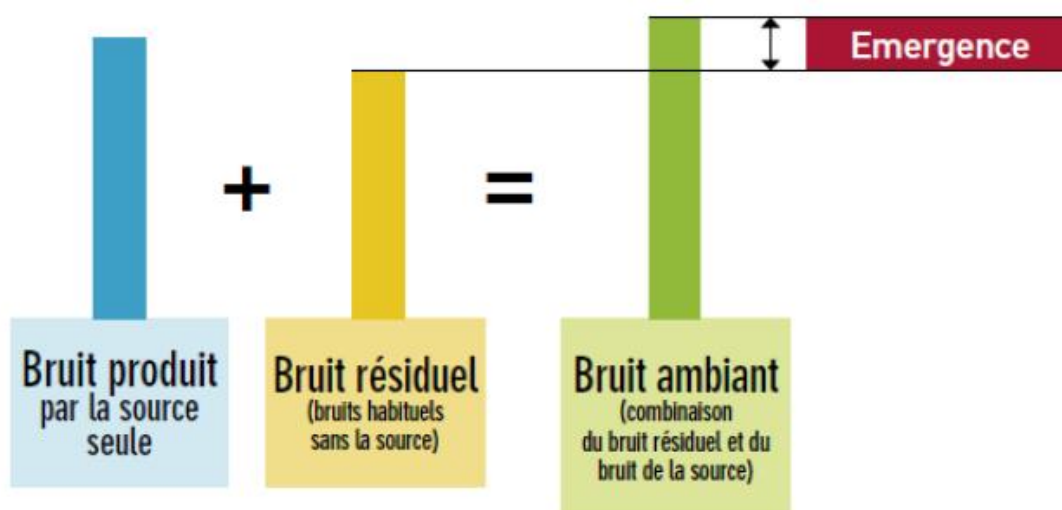


Figure 8: Les différents types de bruit, et la notion d'émergence (source Egis)

### B) En ce qui concerne la circulation des poids lourds sur les voiries d'accès au terminal

Le bruit généré par les nouvelles circulations est traité par le code de l'environnement (bruit des infrastructures de transport terrestre) et par la circulaire n° 97-110



du 12/12/1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national.

Ces textes précisent que pour les infrastructures routières existantes, des protections sont à prévoir de façon à ne pas créer de « point noir bruit » en cas de *modification significatives* d'une infrastructure existante (la définition réglementaire de la modification significative étant une hausse du niveau acoustique supérieure à 2 décibels).

L'indicateur réglementaire est le niveau acoustique équivalent aux variations du bruit sur la période de jour (de 6h00 à 22h00 pour les infrastructures) et sur la période de nuit (de 22h00 à 6h00).

Les deux tableaux ci-dessous précisent les valeurs réglementaires à respecter pour la phase d'exploitation, le long des voies routières (source : Dossier d'enquête, Mémoire complémentaire de VIIA Atlantique, annexe acoustique pour les terminaux de transbordement, page 12) :

Période de jour (6h-22h) :

Conditions pour bénéficier d'une protection en zone hors travaux			Objectif à respecter après protections
Augmentation des niveaux sonores	LAeq référence (6h—22h)	LAeq projet (6h—22h) avant protections	LAeq projet (6h—22h) après protections
> 2 dB(A)	≤ 70	> 70	Ramener à un niveau ≤ 65
> 2 dB(A)	> 70	Pas de protection à prévoir	

Tableau 5 - Hors zones de travaux, niveaux sonores limites pour la période diurne- Bruit routier

Période de nuit (22h-6h) :

Conditions pour bénéficier d'une protection en zone hors travaux			Objectif à respecter après protections
Augmentation des niveaux sonores	LAeq référence (22h—6h)	LAeq projet (22h—6h) avant protections	LAeq projet (22h—6h) après protections
> 2 dB(A)	≤ 65	> 65	Ramener à un niveau ≤ 60
> 2 dB(A)	> 65	Pas de protection à prévoir	

Tableau 6 - Hors zones de travaux, niveaux sonores limites pour la période nocturne - Bruit routier

Les résultats de calcul de l'augmentation de poids-lourds montrent une augmentation significative du bruit, c'est à dire supérieure à 2 dB(A), pour tous les récepteurs les plus exposés.

Toutefois (cf. la réponse à la question n° 6 de ce même thème) même avec le projet à pleine exploitation, les niveaux sonores sont toujours inférieurs aux seuils de « Point Noir Bruit du Bruit Routier » présentés dans les tableaux ci-dessus. Aucune protection acoustique n'est à prévoir pour respecter la réglementation. De plus, les niveaux de bruit la nuit restent inférieurs à 65 dB(A) le jour (de 6h00 à 22h00) et/ou inférieurs à 60 dB(A) la nuit (de 22h00 à 6h00).

### C) En ce qui concerne la circulation des trains sur les voies ferroviaires

Le bruit généré par les nouvelles circulations est traité par le code de l'environnement (bruit des infrastructures de transport terrestre) et par la circulaire du 28 février 2002 au chapitre VI-2. Ces textes précisent que pour les infrastructures ferroviaires existantes, des protections sont à prévoir de façon à ne pas créer de « point noir bruit » en cas de *modification significatives* d'une infrastructure existante (la définition réglementaire de la modification significative étant une hausse supérieure à 2 décibels).

L'indicateur réglementaire est le niveau acoustique équivalent aux variations du bruit sur la période de jour (de 6h00 à 22h00 pour les infrastructures) et sur la période de nuit (de 22h00 à 6h00).

Les deux tableaux ci-dessous précisent les valeurs réglementaires à respecter pour la phase d'exploitation, le long des voies ferrées (source : Dossier d'enquête, Mémoire complémentaire de VIIA Atlantique, annexe acoustique pour les terminaux de transbordement, page 11) :

Période de jour (6h-22h) :

Conditions pour bénéficier d'une protection en zone hors travaux			Objectif à respecter après protections
Augmentation des niveaux sonores	LAeq référence (6h—22h)	LAeq projet (6h—22h) avant protections	LAeq projet (6h—22h) après protections
> 2 dB(A)	≤ 73	> 73	Ramener à un niveau ≤ 68
> 2 dB(A)	> 73	Pas de protection à prévoir	

Tableau 3 - Hors zones de travaux, niveaux sonores limites pour la période diurne- Bruit ferroviaire

Période de nuit (22h-6h) :

Conditions pour bénéficier d'une protection en zone hors travaux			Objectif à respecter après protections
Augmentation des niveaux sonores	LAeq référence (22h—6h)	LAeq projet (22h—6h) avant protections	LAeq projet (22h—6h) après protections
> 2 dB(A)	≤ 68	> 68	Ramener à un niveau ≤ 63
> 2 dB(A)	> 68	Pas de protection à prévoir	

Tableau 4 - Hors zones de travaux, niveaux sonores limites pour la période nocturne- Bruit ferroviaire

Les études acoustiques montrent une augmentation du bruit supérieure à 2 dB(A), pour les récepteurs les plus proches de la voie ferrée d'accès au terminal (hors réseau ferré national).

Toutefois même à la fin de la montée en charge, les niveaux sonores sont toujours inférieurs aux seuils de « Point Noir Bruit du Bruit ferroviaire » (73 dB(A) le jour et 68 dB(A) la nuit) présentés dans les tableaux ci-dessus.

Aucune protection acoustique n'est à prévoir pour respecter la réglementation. La majorité des bâtiments présente des niveaux sonores de projet restant en deçà de 50 dB(A). Seuls les bâtiments proches de la source de bruit présentent des niveaux un peu plus élevés, mais toujours en dessous de 60 dB(A).

### Réponse de VIIA Atlantique à la question 8 du sous-thème 1, sur la sécurité

Dans le cadre de la phase de concertation préalable associée au projet, courant 2013, VIIA Atlantique a pris contact avec les services du Conseil général des Landes, notamment sur le sujet des accès au terminal par la RD85.

Les trafics actuels sur la RD85, en trafic annuel moyen pour les 2 sens cumulés, sont de 6050 véhicules/jour entre l'A63 et la RD810 (source : comptages 2012 du CG), de 5610 véhicules/jour entre la RD810 (giratoire de Garros) et le giratoire de la Plaine (source : comptages 2012 du CG). Sans le projet d'autoroute ferroviaire, ces trafics vont augmenter « au fil de l'eau » d'environ 2% par an, soit environ 27% d'ici 2025, soit environ 1 500 véhicules/jour supplémentaires, alors que le trafic induit par le projet d'autoroute ferroviaire sera de 480 véhicules/jour.

Au vu de la typologie de la voirie, la capacité théorique de la RD85 à l'heure de pointe pour le sens le plus chargé est de l'ordre de 1200 à 1500 véhicules/ heure. Ramené en trafic journalier 2 sens, la capacité théorique de la RD 85 est de 15 000 à 18 000 véhicules/jour, soit nettement supérieure tant aux trafics actuels que prévisionnels.

Le Conseil général étant le gestionnaire de la voirie départementale, les aménagements sur cette voirie, y compris d'éventuelles modifications concernant les

modes doux ne peuvent être décidés que par lui.

D'autre part, si des aménagements pour les piétons et les modes doux sont décidés par le Conseil général, ils devront tenir compte de l'ensemble des projets et du niveau de trafic actuel et futur, incluant la contribution de l'autoroute ferroviaire à l'augmentation de trafic : de l'ordre de 10% du trafic global sur la RD85 à l'horizon 2025.

VIIA Atlantique continuera à travailler en concertation avec le Conseil général sur le sujet du trafic et de la sécurité, notamment sur la RD85 et les accès au terminal.

3.2.2.1.5. *Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :*

**Sur la capacité de la RD 85 (Voie de Contournement) et ses conditions de circulation.**

Dans son mémoire en réponse du 04 juillet 2014 au procès-verbal de synthèse des observations établi par la commission d'enquête le 19 juin 2014, le maître d'ouvrage précise notamment:

*« Au vu de la typologie de la voirie, la capacité théorique de la RD85 à l'heure de pointe pour le sens le plus chargé est de l'ordre de 1200 à 1500 véhicules/ heure. Ramené en trafic journalier 2 sens, la capacité théorique de la RD 85 est de 15 000 à 18 000 véhicules/jour, soit nettement supérieure tant aux trafics actuels que prévisionnels ».*

**La commission estime donc qu'au vu des données techniques fournies, les craintes formulées par le public lors de l'enquête publique sur la capacité de la RD 85 (Voie de contournement), la fluidité du trafic, et l'accès au futur centre commercial « Las Allées Shopping » (risques de bouchons), ne sont pas fondées.**

**Sur le dimensionnement de la gare de péage d'Ondres.**

**« Contribution du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie**

*La question du dimensionnement de la gare de péage d'Ondres est à regarder dans le cadre général de l'évolution du trafic susceptible d'emprunter l'autoroute A63 à partir de cet accès, dont ceux liés au service d'autoroute ferroviaire ainsi qu'aux autres activités économiques de cette zone ne constituent qu'une partie. En effet, un éventuel aménagement de cette gare de péage, rendu nécessaire par l'évolution du trafic, quelle qu'en soit la cause, constitue une obligation qui s'impose au concessionnaire de la voirie autoroutière dans le cadre du contrat qui le lie avec l'Etat ».*

**La commission recommande la mise en œuvre du contrat de concession. A cet effet, une demande de mise à niveau de la gare de péage d'Ondres auprès du concessionnaire (ASF) devra être effectuée par l'Etat concédant, dans les meilleurs délais.**

**Sur le bruit généré par le trafic supporté par la RD 85 et la qualité de l'air.**

Le maître d'ouvrage précise :

*« Des mesures sonores ont été réalisées autour du futur terminal ainsi que le long de la RD85. Ces mesures, qui permettent de connaître l'ambiance sonore actuelle, ont surtout pour objectif de vérifier que le modèle acoustique, créé pour évaluer les impacts du projet et les calculs qui seront faits sont représentatifs de ce qui est constaté sur le site (écart inférieur à 2 dB(A) entre le niveau de bruit mesuré sur site et la valeur calculée par le modèle).*

*De ce fait, il n'est pas nécessaire de faire des mesures de l'état initial dans toute la*

zone susceptible d'être affectée. Le long de la RD85, la mesure acoustique d'état initial a été réalisée au nord de Tarnos, entre le giratoire de la Plaine et l'ouvrage sous la RD81 (au droit du village de vacances) ».

Ces différents éléments conduisent à conclure au respect de la réglementation actuelle concernant le bruit et qu'il n'y a pas lieu de prévoir de protections acoustiques complémentaires dans cette zone ».

La commission d'enquête indique que les études acoustiques ont été réalisées selon des valeurs « moyennes » et non instantanées. Les résultats sont donc exposés en termes de LAeq (valeurs moyennes) et non en Lpc (niveau de pression acoustique de crête).

Bien que ce cadre d'étude soit conforme à la réglementation, il est très vivement remis en cause par la population locale tant en ce qui concerne la circulation des trains que celle des poids-lourds sur les axes routiers d'accès au site. En effet, à l'issue de la montée en charge et selon l'étude conduite par VIIA Atlantique, le tiers des trains ainsi que seize pour cent des poids-lourds (soit en moyenne 77) circuleront en période nocturne.

Or la nuisance sonore, notamment durant la nuit, n'est pas due à un bruit ambiant « modéré », mais à des pics sonores susceptibles de perturber le sommeil des personnes vivant à proximité de ce site.

C'est en ce sens qu'il apparaît indispensable que soit réalisée la mise en œuvre d'un mur antibruit en bordure de la RD 85 entre l'ouvrage de franchissement de la RD 810 et la route de l'avenir.



Plan figuratif du mur antibruit en bordure de la RD 85 entre la RD 810 et la rue de l'avenir

### Sur la qualité de l'air

Au cours de l'enquête publique, le public a formulé des craintes quant à la qualité de l'air.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère approuvé par Arrêté préfectoral du 06 février 2013 a été pris en compte dans le mémoire complémentaire.

La commission d'enquête estime qu'en application du Plan de Protection de l'Atmosphère approuvé par arrêté préfectoral du 06 février 2013, il est indispensable que les autorités chargées de la mise en œuvre de ce plan aient la connaissance de la qualité de l'air, en temps réel, aux abords de la RD 85, afin de procéder, si nécessaire, à une réglementation de la circulation.

La commission propose la mise en œuvre d'une station automatique de



mesure de la qualité de l'air, en bordure de la RD 85, sur un site choisi par les autorités chargées de la mise en œuvre du plan, et l'organisme chargé des mesures.

**Sur la liaison entre quartiers de TARNOS, de part et d'autre de la RD 85.**

Au cours de l'enquête publique, le public a formulé ses craintes sur les difficultés de traversée de la RD 85, du fait de l'importance du trafic supporté, et des difficultés de relier les quartiers situés de part et d'autre de la RD 85.

VIIA Atlantique s'engage à continuer à travailler en concertation avec le Conseil général sur le sujet du trafic et de la sécurité, notamment sur la RD85 et les accès au terminal.

La commission d'enquête estime que la liaison entre les quartiers de TARNOS situés de part et d'autre de la RD 85 (notamment les quartiers GRAND-JEAN et GARROS) doit être améliorée. Des aménagements au niveau des giratoires de GRAND-JEAN et LA PLAINE étudiés avec le Conseil général des Landes, le concessionnaire, et la mairie de TARNOS devront être réalisés en fonction des besoins.



**TARNOS Plan figuratif des liaisons inter-quartiers aux giratoires de GRAND-JEAN et LA PLAINE**





3.2.2.2.2. Sous-thème 2 : Sur la RD 85 F (avenue du 1<sup>er</sup> mai)

## 3.2.2.2.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème:

En préambule du traitement de ce thème, il est utile de rappeler que le tracé de la RD 85 F (Avenue du 1<sup>er</sup> Mai) se développe sur le territoire de TARNOS entre le giratoire de l'Industrie au sud, et l'entrée prévue pour l'accès à la plateforme de transbordement située à environ 500m du giratoire.

Le tracé est bordé :

- A l'est par la propriété de la STVA exploitée par la société SETRADA, sur laquelle l'implantation du site de transbordement est projetée,
- A l'ouest par la propriété de la société SAFRAN sur laquelle est implantée l'usine TURBOMECA de TARNOS.

Ce sous-thème est abordé dans 95 observations en relation directe avec celles concernant la RD 85. Ces observations font référence tout d'abord à l'aggravation des nuisances sonores, en remettant en cause la méthode d'évaluation, ensuite à l'augmentation du trafic et ses conséquences sur la sécurité routière et la vie du quartier.

C'est ainsi que sont notamment exprimés les avis suivants :

COLLECTIF DES ASSOCIATIONS DE DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT PAYS BASQUE ET SUD-LANDES (Observation n° 12) « *Les nuisances routières sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai aggraveront le fonctionnement du quartier et des entreprises installées (TURBOMECA, PÔLE BERTIN).* »

M. FORCANS (Observation 14) « *Refus de voir s'aggraver les nuisances sonores dues au trafic des camions (Certains continuent à emprunter l'Avenue du 01 mai).* »

ELUS DU GROUPE TARNOS POUR TOUS (CONTRIBUTION) (Observation n° 54) « *Les nuisances routières sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai aggraveront le fonctionnement du quartier et des entreprises installées (TURBOMECA, PÔLE BERTIN).* »

ANONYME – TARNOS (Courriel n° 186) « *Le futur itinéraire que devront emprunter les camions sur la commune de TARNOS est emprunté l'été par nombre de touristes à pied, à vélo, en voiture. Il est également emprunté à tout moment de l'année par une desserte locale importante (voitures, camions venant du port) et se situe dans la desserte du futur centre commercial se situant à ONDRES. Compte tenu du trafic existant et des risques accidentogènes, il n'est pas raisonnable de rajouter dans le futur des centaines de camions par jour sur cet itinéraire.* »

ANONYME – Tarnos (Courriel n° 211) « *Après une lecture approfondie de l'étude acoustique figurant dans le dossier (février 2014), je me pose des questions sur l'objectivité du diagnostic initial. Lors de la réunion publique du 2 juin à Tarnos, j'ai demandé au Maître d'ouvrage, pourquoi avoir choisi de faire des mesures aux alentours de midi ? je n'ai pu que constater un certain embarras, mais bien sûr, pas de réponse.* »

3.2.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :

Le dossier d'enquête publique décrit les nuisances générées par le projet aux pages 23 à 24 de la pièce 6 (Bilan de la concertation).

« Sur la RD 85F, la circulation des véhicules de plus de 7,5 tonnes est interdite ( Par arrêté n° 2002-071 en date du 06 juin 2002) sur la section de l'avenue du 1<sup>er</sup>Mai située entre le giratoire de la rue de l'industrie et l'intersection avec la rue du Muguet. Cette interdiction n'est pas applicable pour les livraisons des sociétés de la zone industrielle (Sont citées TURBOMECA, SETRADA, GIRAUD-PYRENEES), pour les sociétés du pôle technologique BERTIN ou pour d'autres véhicules de services de secours, services techniques ou transports en commun.

La desserte du terminal projeté à TARNOS est assuré par la RD 85, voirie dont la vocation lors de sa création était de desservir la zone industrialo-portuaire sans passer par les zones résidentielles du centre-ville. C'est une des raisons qui rendent le choix du site de TARNOS pertinent au regard des objectifs du service d'autoroute ferroviaire : il est accessible depuis l'A63 par une route dimensionnée pour la desserte d'un site industriel existant.

L'avenue du 1<sup>er</sup> Mai (RD 85F) serait empruntée par les transporteurs au départ et à l'arrivée du terminal sur une longueur de 470 m, entre le giratoire de la rue de l'industrie et l'accès au terminal. Dans ce secteur, la circulation des Poids-Lourds desservant la zone industrielle est autorisée par dérogation conformément à l'arrêté municipal cité ci-dessus.

Les propositions alternatives suggérées lors de la concertation, notamment sur les accès au terminal, sont analysées ci-après :

Pour respecter les règles de circulation existantes, et empêcher le passage des camions dans le centre de TARNOS, sur la section la plus résidentielle de l'avenue du 1<sup>er</sup> Mai, interdite aux Poids-Lourds, le concessionnaire prévoit les aménagements suivants :

- ✓ Mise en place d'une signalétique spécifique (Panneaux directionnels) « Autoroute ferroviaire » vers et depuis l'autoroute A 63 jusqu'à l'entrée du terminal. Une signalétique similaire est déjà fonctionnelle aux abords du terminal du BOULOU, depuis l'A9, pour l'autoroute ferroviaire PERPIGNAN-LUXEMBOURG.
- ✓ Mise en place à la sortie du terminal d'un panneau d'interdiction de tourner à droite, vers le centre de TARNOS sur l'avenue du 1<sup>er</sup> Mai.
- ✓ En complément, l'accès au terminal d'autoroute ferroviaire prévoit une entrée/sortie sur la RD 85F orienté vers le rond-point de l'industrie (entre RD 85 et RD 85F), empêchant un camion de se diriger vers le centre-ville par l'avenue du 1<sup>er</sup> Mai (Tourne à gauche en sortant du terminal)
- ✓ Les transporteurs accédant au terminal seront également informés et sensibilisés (Par exemple par des affichettes au sein du terminal) à l'interdiction d'emprunter l'avenue du 1<sup>er</sup> Mai vers le centre-ville.

Dans le cadre des études de projet, VIIA Atlantique engagera une réflexion intégrant

les demandes exprimées en cours de concertation, avec les principaux acteurs concernés, sur les sujets circulation, sécurité, ... (Voir également le chapitre « propositions d'enrichissement ou de variantes du projet »)

#### Propositions d'enrichissement ou de variantes d'accès au terminal.

Ces propositions figurent aux pages 29 et 30 de la pièce 6 « Bilan de la concertation » :

Le Maître d'ouvrage perçoit et prend acte de la préoccupation de la population concernant l'accès au projet de terminal et la circulation sur l'avenue du 1<sup>er</sup> Mai.

Les études vont être poursuivies afin d'apporter, dans la mesure du possible, une réponse appropriée à cette préoccupation dans le cadre de l'enquête publique à venir.

VIIA Atlantique engagera une réflexion impliquant les différents acteurs concernés (Conseil général des Landes gestionnaire des routes départementales, ville de TARNOS, ...) sur l'opportunité et la faisabilité de modifier l'accès au projet de terminal de transbordement.

#### Evolution du dossier entre la concertation (novembre 2013) et l'enquête publique (Mai-juin 2014).

Le projet a évolué entre la phase de concertation du public (novembre 2013) et l'enquête publique (Mai-juin 2014), le concessionnaire pressenti propose dans le dossier d'enquête publique de modifier l'accès et la sortie au terminal de transbordement par la création d'un carrefour giratoire commun au site de transbordement et à l'entreprise TURBOMECA, réalisé sur la RD 85F aux frais du concessionnaire, et d'un montant estimé à 1,5 M€

##### *3.2.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.*

Le dossier d'enquête publique ne comporte pas tous les éléments permettant de répondre à toutes les interrogations du public. La commission d'enquête souhaite en conséquence être éclairée sur les points suivants :

Dans sa lettre du 27 mai 2014, Monsieur le Président du Conseil Général des Landes précise : *« La direction du Groupe SAFRAN m'a informé de sa volonté de réaliser un investissement stratégique de près de 50M€ afin de refondre entièrement et positionner le site de TARNOS comme centre de compétence mondial de l'entreprise TURBOMECA en matière de support technique et de maintenance des turbines d'hélicoptère.*

*Dès lors, il me paraît important que les observations formulées par les dirigeants de TURBOMECA dans le cadre de l'enquête publique soient prises en compte dans le choix du scénario final d'aménagement qui sera retenu, permettant de rechercher une solution acceptable tant pour la réussite de la plateforme de ferroutage, enjeu national, que pour garantir la sécurité et la fluidité des accès du site industriel pour l'entreprise, ses clients et salariés. »*

**Question n°1 :** Le projet de giratoire d'accès et de sortie à la plateforme de transbordement a-t-il fait l'objet d'un accord entre tous les acteurs concernés (TURBOMECA, Conseil général des Landes, ville de Tarnos) comme indique dans le bilan de la concertation ?

**Question n°2** : Quels sont les aménagements prévus sur la RD 85F permettant d'atteindre les objectifs définis par Monsieur le Président du Conseil général des Landes. (Garantir la sécurité, la fluidité des accès des sites industriels)

**Question n°3** : Le concessionnaire pressenti dispose-t-il d'engagements écrits de tous les acteurs concernés ?

3.2.2.2.4. *Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :*

### Réponse de VIIA Atlantique aux questions n° 1, 2 et 3 du sous-thème 2, sur la sécurité

La proposition d'accès au terminal d'autoroute ferroviaire par création d'un nouveau giratoire sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai (RD85F) résulte de plusieurs considérations, notamment :

- Les demandes émises par les collectivités, les riverains et certains acteurs économiques d'une connexion sur le giratoire de l'Industrie ;
- Les possibilités techniques d'assurer, dans le respect des règles de sécurité, l'insertion des poids-lourds sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai ;
- La nécessité, pour des raisons de sécurité et de logistique (contrôle des véhicules), de séparer les flux de camions de chacune des deux activités, SETRADA et VIIA Atlantique.

En réponse à la question n° 2 de la Commission d'enquête, le nouveau giratoire proposé par VIIA Atlantique, en accord avec les services du Conseil général des Landes (et avec Turboméca) permet d'atteindre les objectifs de sécurité et de fluidité des accès des sites industriels évoqués par les acteurs du territoire.

Le branchement sur le giratoire de l'Industrie s'est avéré incompatible avec les critères de conception et les exigences d'exploitation de la plateforme Setrada et du terminal d'autoroute ferroviaire.

Après échange avec les acteurs concernés, notamment le Conseil général des Landes et la société Turbomeca, il a donc été proposé :

- De conserver l'entrée existante propre à SETRADA ;
- De créer une entrée propre au terminal d'autoroute ferroviaire, à partir d'un nouveau giratoire sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai ;
- De créer, sur le nouveau giratoire une sortie commune pour Setrada et le terminal d'autoroute ferroviaire.

Ceci permet de ne pas couper les flux de circulation sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai en supprimant l'actuel tourne à gauche des camions sortant de Setrada et en ne créant pas de tourne à gauche en sortie du terminal d'autoroute ferroviaire. La proposition faite dans le cadre de ce projet permet donc de sécuriser la sortie des poids lourds sur le terminal et d'améliorer la situation actuelle (accès à Turboméca, sortie de Setrada, demi-tours non autorisés sur la RD85F, etc.).

En particulier, la création de ce rond-point s'intègre dans les études menées par



Turboméca pour faire évoluer leur site de Tarnos. Le choix de la position du rond-point résulte des échanges entre Turboméca et VIIA Atlantique.



**Figure 9 : Accès au terminal initialement présenté en concertation et non retenu pour le projet présenté à l'enquête publique**



**Figure 10 : Évolution du projet suite à la concertation avec le public, accès par giratoire sur la RD85 présenté à l'enquête publique**

Les courriers reçus par VIIA Atlantique et exprimant l'accord des acteurs concernés (Conseil général des Landes, sociétés Turboméca) sont joints ci-après (en réponse aux questions 1 et 3 de la Commission d'enquête).





Conseil  
Général  
des Landes

Henri Emmanuelli  
Député, Président du Conseil général  
Direction de l'Aménagement

Réf. : D201402397  
Dossier suivi par :  
Jean-Paul COUFFINHAL



Monsieur Alix MARTINOT-LAGARDE  
Directeur du Développement  
VIA Atlantique  
Cap West  
7-9 allées de l'Europe  
92615 CLICHY CEDEX

Les Landes, le Département

Le 1 AVR. 2014

Objet : Autoroute ferroviaire Atlantique - Accès au terminal de Tarnos

Monsieur le Directeur,

Vous avez bien voulu nous adresser un dossier de présentation des études que vous avez réalisées afin d'assurer, depuis le réseau routier départemental, la desserte de la future plateforme de transbordement de Tarnos.

Après avoir confirmé que le giratoire actuel de l'Industrie sur la RD85 disposerait encore de 50% de réserves de capacité après mise en service de l'autoroute ferroviaire, vous avez étudié les 4 solutions suivantes :

- Solution 0 = carrefour à feux.
- Solution 1 = création d'un giratoire sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai permettant la desserte de la plateforme VIIA et de Turboméca.
- Solution 2 = entrée en tourné à droite chez VIIA depuis l'avenue du 1<sup>er</sup> mai et sortie sur le giratoire de l'Industrie.
- Solution 3 = entrée et sortie sur le giratoire de l'Industrie.

A notre demande, une solution 4 a été étudiée visant à inverser les voies de manœuvre des wagons et les voies de chargement au niveau de la plateforme de transbordement. Cette disposition aurait considérablement facilité le fonctionnement et l'accès au site qui aurait alors pu se faire directement depuis le giratoire de l'Industrie. Mais cette configuration occasionnerait 16 fermetures supplémentaires de 5 mn chacune au passage à niveau rue Pierre Semard, reliant le port à Tarnos, ce qui n'est pas acceptable.

La solution visant à créer un giratoire sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai, permettant à la fois la desserte de la plateforme VIIA et de l'usine Turboméca, ainsi que la sortie des transports venant de Setrame, doit être privilégiée, d'autant qu'elle recueille également l'accord de principe de la direction de Turboméca Tarnos. Cette disposition sécurisera également tous les accès situés entre le giratoire à créer et celui de l'Industrie.

Aussi, je vous confirme mon accord sur cette solution qui devra faire l'objet avant réalisation des travaux d'une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage qui reste à formaliser entre nos services et qui devra être soumise à la validation de la Commission Permanente du Conseil Général des Landes.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Henri EMMANUELLI  
Président du Conseil Général

Hôtel du Département  
23, rue Victor Hugo  
40025 Mont-de-Marsan Cedex  
Tél. : 05 58 05 40 40  
Fax : 05 58 05 41 82  
Mél. : aménagement@cg40.fr  
www.landes.org



TURBOMECA TARNOS  
Avenue du 1<sup>er</sup> Mai  
40220 TARNOS - France  
Tél. +33 (0)5 59 74 40 00  
Fax +33 (0)5 59 64 74 98

Direction Etablissement TARNOS

Le 13/03/2014

Réf. : C088.2014-AP/SB

PJ : Schéma Turbomeca Tarnos « Projet Giratoire » du 10/03/14



A l'attention de :

VIIA

Monsieur Alix MARTINOT-LAGARDE

Directeur du Développement

7/9 Allées de l'Europe

92615 CLICHY CEDEX

**Objet :** Autoroute ferroviaire Atlantique – nouvelle solution d'accès au terminal de Tarnos suite à la concertation

Monsieur le Directeur,

Suite à de précédents échanges entre nos collaborateurs, vous nous avez transmis en date du 04/03/14 un courriel « projet d'implantation » décrivant la nouvelle solution d'accès au terminal d'autoroute ferroviaire de Tarnos, que VIIA Atlantique souhaite présenter dans le dossier d'enquête publique.

Cette solution, consiste en la création d'un nouveau giratoire sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai, à environ 250 m au nord-est du giratoire de l'Industrie. Outre l'accès au terminal d'autoroute ferroviaire, le nouveau giratoire permettrait un accès logistique au site Turbomeca, notamment pour des véhicules de type « poids lourds ».

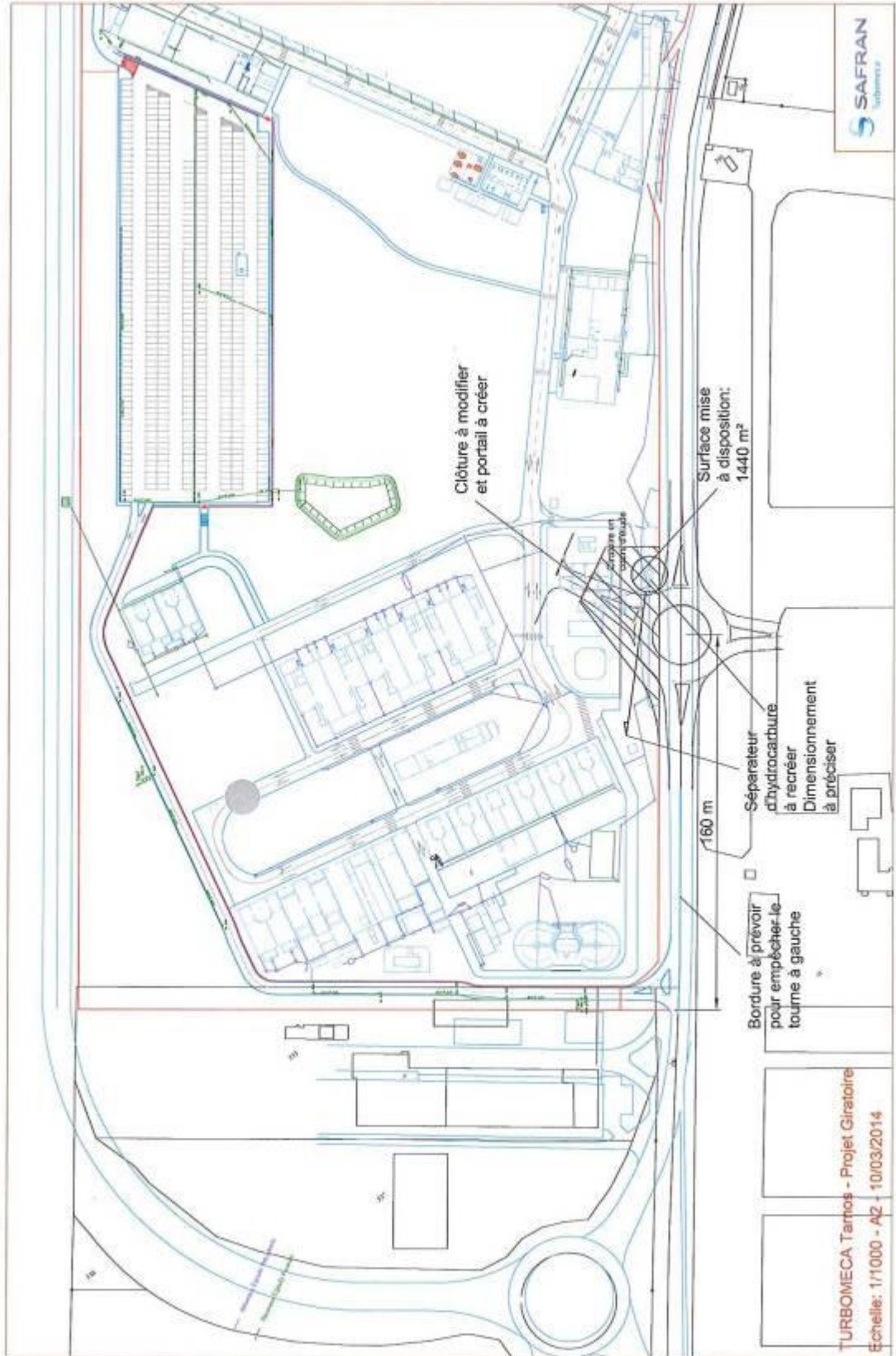
En complément de notre courrier (réf. C046.13-AP/SB du 16/12/2013), nous formulons notre accord sur le principe de cette solution concernant la création du rond-point (conf. PJ), dont les conditions d'étude et de réalisation (y compris les travaux impactant Turbomeca) à votre charge, devront être finalisées entre Turbomeca, le Conseil Général des Landes et VIIA Atlantique.

Les études devront notamment préciser la position exacte du giratoire, la position et l'orientation de l'amorce d'accès à Turbomeca, la nouvelle limite de propriété du site Turbomeca avec le domaine routier du Conseil Général, ou encore les modalités de rétablissement des aménagements impactés par les travaux (ex : clôtures du site, séparateur à hydrocarbure si impacté, dispositif anti-retournement entre les 2 ronds-points, etc.).

Veuillez croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de ma considération distinguée.

A. PELTIER

Directeur de l'Etablissement de Tarnos





3.2.2.2.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

**Sur la capacité de la RD 85F (Avenue du 1<sup>er</sup> MAI) et ses conditions de circulation.**

Après échange avec les acteurs concernés, notamment le Conseil général des Landes et la société TURBOMECA, il a été proposé :

- De conserver l'entrée existante propre à SETRADA ;
- De créer une entrée propre au terminal d'autoroute ferroviaire, à partir d'un nouveau giratoire sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai ;
- De créer, sur le nouveau giratoire une sortie commune pour SETRADA et le terminal d'autoroute ferroviaire



**Accès au terminal initialement présenté en concertation et non retenu pour le projet présenté à l'enquête publique**



**Évolution du projet suite à la concertation avec le public, accès par giratoire sur la RD85 présenté à l'enquête publique**

La commission d'enquête prend acte des accords de principe formulés par Monsieur le Président du Conseil général des Landes en date du 01 avril 2014, et par Monsieur le Directeur de l'établissement TURBOMECA de TARNOS en date du 13 mars 2014. (Ces documents ne figuraient pas dans le dossier d'enquête publique)

Ces accords permettent d'envisager un débouché sécurisé sur la RD 85F pour la plateforme de transbordement et l'établissement TURBOMECA, adapté au projet CAP 2020 de la société.

La commission d'enquête constate que la distance entre le giratoire de l'industrie, et le futur giratoire d'entrée à la plateforme de transbordement, et à l'établissement TURBOMECA de TARNOS est de 250mètres. Elle pense utile qu'une étude soit conduite pour l'aménagement de cette section de RD 85 F afin qu'elle puisse supporter le trafic de l'heure de pointe (sortie de l'usine).





### 3.2.2.3. Thème 3 : Les nuisances liées au fonctionnement de la future plateforme de Tarnos

#### 3.2.2.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :

Les nuisances liées au fonctionnement de la future plateforme sont abordées dans 95 observations, courriers ou courriels. Ces observations apparaissent diffuses et concernent essentiellement le cadre de vie (nuisances sonores et environnementales) et le problème de la fermeture prolongée des passages à niveau.

C'est ainsi que sont notamment exprimés les avis suivants :

M. PELAT (Observation n° 2) « *Les passages à niveaux seront fermés une heure par jour, comment l'arrivée des secours est-elle prévue.* »

M.FORCANS (Observation n° 14) : « *Ce projet menace notre cadre de vie. Refus de voir augmenter les pollutions (Particules, pollutions de l'eau et des nappes phréatiques).* »

Mme FONTENAS Maire Honoraire de TARNOS (Observation n° 30) « *Le projet génère des pollutions diverses (Eau, air, particules, odeurs déchets) qui auront un effet direct sur la santé des tarnosiens.* »

M. JM SINFORT (Observation n° 28) « *Votre projet en plus des nuisances et des pollutions va grandement détériorer la qualité de vie des tarnosiens.* »

Fédération SEPANSO Landes (Observation n° 36) « *L'Autorité Environnementale, sans l'écrire explicitement, considère que l'étude d'impact est insuffisante puisqu'elle demande toute une série d'études.* »

M. BRULLON – TARNOS (Courriels N° 71 et 72) « *Ce projet aurait un impact certain sur l'environnement des tarnosiens avec un afflux quotidien de camions qui saturerait les axes routiers du secteur, générant une augmentation des pollutions : pollution de l'air (CO2, particules fines), pollution de l'eau et des nappes phréatiques autour du terminal et des axes de circulation, pollution sonore avec le bruit causé par les va-et-vient des camions, le tout à proximité d'une zone classée NATURA 2000... Le trafic des trains de grande longueur va par ailleurs couper la ville en deux plusieurs fois par jour au niveau des passages à niveau, bloquant ainsi la circulation.* »

#### 3.2.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :

Le dossier d'enquête publique décrit les nuisances générées par le projet aux pages 24, 26 et 27 de la pièce 6 (Bilan de la concertation).

#### Les Passages à niveau.

« *La circulation des trains d'autoroute ferroviaire sur le réseau ferré national correspond à l'usage prévu pour l'infrastructure. C'est le cas des PN du réseau ferré national, avenue Lénine (PN 122, près du square Albert MORA), rue Maurice PERSE (PN124) et rue René DUVERT (PN125).* »

*Le passage à niveau situé sur l'avenue Pierre SEMARD (PN le plus proche du terminal projeté) est situé sur une voie ferroviaire privée desservant la société SETRADA, embranchée sur le réseau ferré national mais n'en faisant pas partie. La nature de la voie, son environnement ainsi que les exigences de sécurité et de manœuvre des trains de l'autoroute ferroviaire impliquent une circulation à vitesse réduite sur cette*

section (13km/h environ).

Les circulations actuelles sur cette voie sont peu fréquentes. Lors de la mise en service en 2016, il est prévu deux allers retours par jour soit le passage de quatre trains par jour. A terme, à partir de 2021, il est prévu quatre allers retours par jour, soit le passage de huit trains.

La fermeture des passages à niveau lors du passage d'un train de 1050 m est évaluée entre 5 et 8 minutes (pour les trains longs et selon la vitesse de circulation), 4 fois par jour à la mise en service en 2016, pour augmenter progressivement. Au terme de l'exploitation (4 allers retours quotidiens), le passage à niveau sera fermé 8 fois par 24 h. La fermeture des PN est nécessaire pour l'arrivée et le départ des trains, pas pour les manœuvres intermédiaires.

Les trains de l'autoroute ferroviaire circuleront à heure fixe, connue de la population, sauf aléas.

Le trafic supplémentaire apporté par le service d'autoroute ferroviaire ne conduit pas à un dépassement des seuils qui justifierait la suppression des passages à niveau ».

### **Les impacts environnementaux sur la ressource en eau.**

« Le projet de terminal de transbordement est implanté dans les emprises actuelles de la société SETRADA, dont une partie des terrains sera louée par le concessionnaire pressenti. Il est donc situé sur une zone déjà imperméabilisée.

Les eaux pluviales du terminal d'autoroute ferroviaire, soit environ 1/3 de la superficie imperméabilisée actuelle, seront collectées puis traitées, indépendamment des eaux pluviales de la société SETRADA, avant rejet à un débit maximal respectant les seuils définis par la police de l'eau.

Un dossier « Loi sur l'eau » sera déposé par VIIA Atlantique et instruit par les services de l'Etat compétents. Il permettra de justifier du respect, par le projet, des prescriptions de la réglementation concernant la collecte et le traitement des eaux pluviales du terminal de l'autoroute ferroviaire. »

### **Les eaux usées.**

Le dossier d'enquête publique décrit les nuisances générées par le projet à la page 84 de la pièce 4 (Mémoire complémentaire février 2014).

« Les eaux usées du terminal de TARNOS seront constituées des eaux issues des sanitaires du bâtiment d'exploitation et du local de repos des chauffeurs de camions. Compte-tenu de leur nature et du volume limité, elles seront traitées dans une micro-station implantée sur le site, avec rejet dans le fossé existant en limite nord du terminal. »

### **Les impacts environnementaux consécutifs au bruit.**

Au cours de la réunion publique du 2 juin 2014 à Tarnos, Madame ARNAUD, représentant la société EGIS, s'exprimait en ces termes : « Les modélisations que l'on a faites en termes de qualité acoustique montrent que par rapport à l'ambiance sonore à la fin de la montée en charge, on reste en niveau de bruit modéré de nuit...Nos modélisations montrent qu'il y a bien une hausse du bruit liée aux circulations et que les niveaux de bruit restent dans le domaine modéré, notamment la nuit, qui est la période qui concerne le plus les riverains » (page 21 du verbatim) ... « Les études acoustiques que nous avons réalisées montrent que l'ambiance sonore globale restera modérée, malgré une hausse de la part du bruit ferroviaire qui va devenir plus importante. » (page 22 du verbatim).

## 3.2.2.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.

**Question n° 1:**

Les études acoustiques ont-elles été réalisées en termes de « moyenne » ou en prenant en compte les conditions les plus défavorables, c'est-à-dire les périodes les plus chargées en termes de circulation des poids-lourds et de trafic ferroviaire ?

**Question n° 2 :**

Le public a affirmé à plusieurs reprises que la société SETRADA fonctionnait depuis des années en infraction avec la réglementation relative à la « Loi sur l'eau ».

Le concessionnaire pressenti a-t-il des informations à ce sujet ?

Un dossier de régularisation est-il envisagé ?

**Question n° 3 :**

Le concessionnaire pressenti envisage-t-il la réalisation d'équipements de type antibruit pour isoler le terminal des habitations et équipements situés à l'est du bois de la « GRANDE BAYE » ?

**Question n° 4 :**

Le concessionnaire pressenti envisage-t-il de demander aux communes de TARNOS et BOUCAU une modification des PCS (Plans communaux de Sauvegarde), pour permettre aux secours d'accéder aux quartiers des forges, et à la zone industrialoportuaire lors de la fermeture des passages à niveau ?

**Question n° 5 :**

Le concessionnaire pressenti est-il prêt à prendre des engagements fermes (et non pas de simples intentions inscrites dans les dossiers) pour :

- ❖ Proposer des heures fixes pour le départ et l'arrivée des trains,
- ❖ Installer des dispositifs de réductions des impacts environnementaux en fonction des mesures prises après la mise en service de l'autoroute ferroviaire. (bruit, sécurité, fluidité, qualité de l'air)

## 3.2.2.3.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

**Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 1 du thème 3**

La réponse à cette question est apportée dans le thème 2, sous thème 1, question n° 7 ci-avant.

**Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 2 du thème 3**

*La société Setrada et la société VIIA Atlantique, bien que faisant partie toutes les deux du groupe SNCF, sont deux entités indépendantes. Les éléments ci-dessous sont précisés avec le concours de la société Setrada.*

Le terminal de Tarnos s'intègre sur une zone déjà imperméabilisée, dont la construction est antérieure à la loi sur l'eau de 1992. Une partie de la plateforme actuelle sera utilisée pour la construction du terminal et fera l'objet d'une procédure de police de l'eau spécifique au terminal d'autoroute ferroviaire.

La partie subsistante de la plateforme existante restera dédiée aux activités de la société Setrada. La société Setrada a implanté ses activités et conçu son système d'assainissement en 1982.

La réglementation actuelle conduit la société Setrada à porter à la connaissance du préfet de département et des services de l'État en charge de la police de l'eau un dossier technique et environnemental présentant les évolutions de la plateforme Setrada :

- Description et caractéristiques des modifications apportées à l'activité existante

(ici seul le périmètre évolue) ;

- Incidences sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- Mesures permettant de supprimer ou de réduire les incidences (les mesures pour le traitement et le rejet des eaux sont inchangées) ;
- Etc.

Le système d'assainissement de la plateforme Setrada (eaux pluviales ou eaux usées) mis en place en 1982 n'est pas significativement modifié mais les réseaux seront autant que de besoin dévoyés par le projet de terminal. Ils seront donc simplement rétablis, comme c'est l'usage pour tous les réseaux existants interceptés par un nouveau projet.

Les eaux pluviales ruisselant sur les chaussées de la plateforme sont collectées et dirigées vers des puits d'infiltration ou vers les fossés existants en bordure du site (un séparateur d'hydrocarbure situé avant les puits assure le traitement des eaux avant infiltration vers la nappe) puis vers le bois de la Grande Baye. Le fossé situé entre la société Setrada et le pôle Bertin est entre autre destiné à collecter les eaux pluviales de Turboméca et de l'avenue du 1<sup>er</sup> mai.

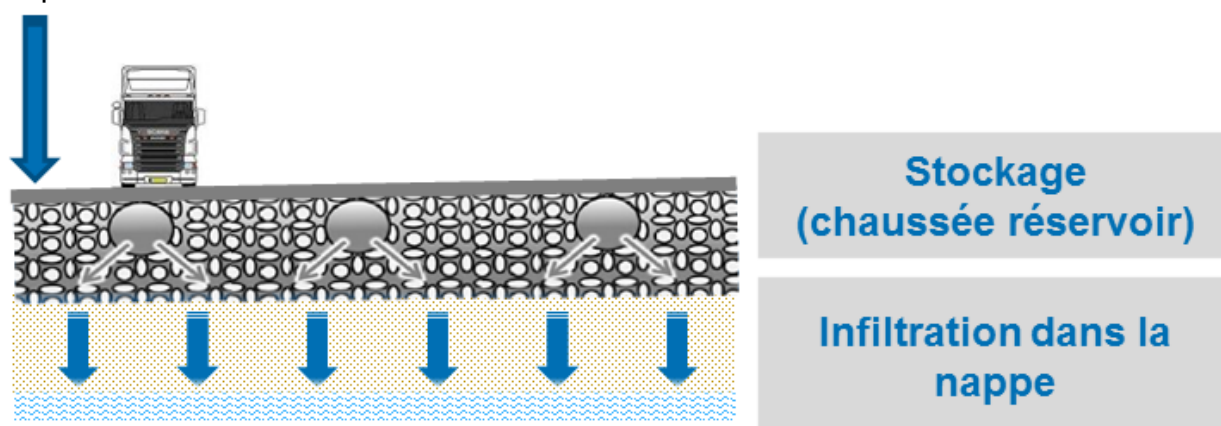
En cas de fortes pluies, les eaux ne pouvant s'infiltrer dans les puits sont dirigées vers un fossé de diffusion en limite de parcelle (en bordure du bois de la Grande Baye).

C'est alors le bois de la Grande Baye qui joue son rôle de zone d'absorption des eaux pluviales, destinée à infiltrer vers la nappe des eaux collectées sur les zones imperméabilisées alentour. Outre les zones naturelles d'infiltration, des fossés ou bassins situés dans le bois concentrent et facilitent l'infiltration des eaux pluviales vers la nappe.

Des inondations peuvent survenir, notamment lors de fortes pluies, lorsque les sols sont saturés d'eau ou ne peuvent pas absorber les eaux pluviales ou les eaux ayant ruisselé sur les zones imperméabilisées.

On notera aussi que le projet de terminal ne crée pas de nouvelle zone imperméabilisée, c'est-à-dire qu'il n'augmente pas la quantité d'eau pluviale ruisselant sur le sol et arrivant vers les zones d'absorption des eaux. En effet, la plateforme Setrada est déjà imperméabilisée (revêtement bitumineux) et le terminal d'autoroute ferroviaire est intégralement compris dans les emprises actuelles (une partie des terrains sera louée par le concessionnaire).

Par rapport à la situation existante, le projet n'augmente pas la quantité d'eau rejetée par rapport à la plateforme Setrada actuelle. Au contraire, le système d'assainissement prévu pour le terminal est très performant et permet de stocker un grand volume d'eau avant infiltration, réduisant fortement le risque d'inondation pour les pluies les plus fréquentes.



**Figure 11: principe de la chaussée réservoir. Stockage des eaux de pluie (préalablement traitées) dans la chaussée avant infiltration dans la nappe)**

**Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 3 du thème 3**

*Les éléments ci-dessous sont issus de la pièce 4 du dossier d'enquête, Mémoire en réponse de VIIA Atlantique.*

*Les informations sur l'acoustique ont été présentées au public dans le chapitre VI. « Analyse des effets des projets et mesures associées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs » et plus précisément à partir de la page 296 (chapitre VI.C.2.1. e) « Effets permanents sur le milieu humain et mesures associées, effets permanents liés aux niveaux acoustiques »). Les études acoustiques sont présentées en annexe 3 du mémoire complémentaire.*

Les calculs du bruit autour du terminal montrent que les niveaux sonores maximaux admissibles en limite de propriété seront toujours respectés en situation future avec le projet : ils resteront largement inférieurs à 70 décibels [dB(A)] de jour et 60 décibels de nuit.

Les niveaux acoustiques (émergences réglementaires) seront également respectés de jour comme de nuit au droit des habitations à l'est du bois de la Grande Baye (rue des Chevreuils, rue des Écureuils) ou encore de la future crèche (rue de la Grande Baye).

Les calculs ont donc démontré que pendant toute la période d'exploitation, y compris à la fin de la montée en charge, à partir de 2021, les seuils réglementaires seront respectés et il ne sera pas nécessaire de mettre en place des protections pour les habitations existantes ou la future crèche.

Les études ont également montré que les émergences réglementaires seraient dépassées en 2021, de nuit, dans le bois de la Grande Baye. Il n'y a ni habitation ni équipement dans ce secteur du bois de la Grande Baye (en l'absence d'urbanisation du bois de la Grande Baye, les calculs ont pris en compte des récepteurs fictifs). Il n'y aura pas d'impact réel tant que des constructions ne seront pas édifiées. Ainsi, une solution de réduction du bruit ne s'imposerait que dans l'hypothèse où l'urbanisation du bois de la Grande Baye serait engagée, de façon à ce que les seuils soient respectés en période d'exploitation du terminal.

En conclusion, les niveaux sonores moyens perçus en période de jour et en période de nuit en façade des habitations existantes les plus proches du terminal ne justifieront pas de protection acoustique des bâtiments d'un point de vue réglementaire.

A la mise en service de l'autoroute ferroviaire Atlantique en 2016, les niveaux sonores perçus en façade des constructions devraient être inférieurs à ceux calculés dans le cadre de la modélisation acoustique, puisque l'activité du terminal à la mise en service (2 allers-retours quotidiens de trains de 750 m de long en 2016, remplissage des trains à 80%), sera inférieure de moitié à celle prise en compte pour l'étude acoustique (cas le plus défavorable avec fonctionnement de l'autoroute ferroviaire à pleine capacité : 4 allers-retours quotidiens de trains de 1 050 m de long à partir d'octobre 2021, avec taux de remplissage de 100%).

Par ailleurs, le modèle n'a pas considéré de baisse d'activité entre le samedi après-midi et le lundi après-midi, alors que les circulations seront réduites.

Pour vérifier l'absence de dépassement des seuils réglementaires, VIIA Atlantique fera réaliser, par un prestataire indépendant, des mesures de contrôle acoustique en limite de propriété de la plateforme et en façade des habitations existantes, en période de jour et en période de nuit, à chaque phase de montée en charge de l'autoroute ferroviaire, entre début 2016 et fin 2021.

Si des dépassements des émergences réglementaires liés à l'activité du terminal de l'autoroute ferroviaire étaient constatés, VIIA Atlantique proposerait aux riverains du



terminal une protection acoustique afin de respecter la réglementation en vigueur.

Dans l'hypothèse où une urbanisation du bois de la Grande Baye serait engagée au cours des prochaines années, VIIA Atlantique s'engage à réaliser une protection acoustique permettant de ramener les émergences réglementaires en dessous des niveaux permis par la réglementation en vigueur.

VIIA Atlantique s'engage à présenter au public les résultats des études, notamment environnementales, sur les effets et l'insertion du terminal dans son environnement.

### Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 4 du thème 3

Le Plan Communal de Sauvegarde (PCS) permet aux communes de se préparer et de faire face à des événements de sécurité civile très divers : incidents ou accidents de la vie urbaine courante, perturbations de la vie collective catastrophe majeure, etc.

Le PCS est l'outil du Maire pour se préparer et disposer *in fine* d'une organisation qui permette de faire face aux événements inhabituels ou déstabilisants ayant des répercussions sur la commune. (*source: Guide pratique d'élaboration du Plan Communal de Sauvegarde, Ministère de l'Intérieur*). VIIA Atlantique s'engage à communiquer les éléments d'appréciation des risques liés à l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire Atlantique à la commune ainsi qu'aux services en charge de la sécurité (notamment le SDIS, Service Département d'Intervention et de Secours). Il s'agira, par exemple de la déclaration d'intention d'exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), notamment liée à l'atelier de maintenance des wagons et transmises aux services de la préfecture ;

Par ailleurs, l'étude concernant le stationnement des semi-remorques pouvant transporter des matières dangereuses est transmise aux services de la préfecture, le préfet pouvant si nécessaire déterminer des prescriptions par arrêté.

Les études détaillées de projet qui seront menées suite à l'enquête permettront également d'échanger avec les services de secours et de finaliser la conception du projet.

Comme précisé en réponse à la question 5 (cf. ci-dessous) :

- Les passages à niveau à proximité du terminal sur les communes du Boucau et de Tarnos ne seront jamais tous fermés simultanément par les trains de l'autoroute ferroviaire. Au maximum deux passages à niveau successifs sur les quatre les plus proches seront fermés simultanément pour une durée de 2 à 3 minutes par les trains de l'autoroute ferroviaire lorsque les trains de 1050 m seront en circulation.
- VIIA Atlantique s'engage à informer la Mairie de Tarnos et toutes les autorités qui le demanderaient (SDIS...) des horaires de départ et d'arrivée (et donc des horaires de fermeture des passages à niveaux) tels que prévus pour le service.

Au vu de ces éléments, la commune de Tarnos pourra décider, si elle le souhaite, de modifier son PCS.

Plus généralement, VIIA Atlantique réitère sa disponibilité pour continuer le dialogue, sous toutes ses formes, avec les services de l'État, les élus et les collectivités ainsi qu'avec le public.

### Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 5 du thème 3, horaires des trains et fermeture des passages à niveau

#### Concernant les horaires de départ et d'arrivée des trains, et les impacts sur les passages à niveau de Tarnos et du Boucau

Pour circuler sur le Réseau Ferré National un train doit respecter le sillon qui lui est

attribué par RFF.

On entend par "sillon" la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné (article L.2122-3 du code des transports). Dans la pratique, le sillon définit pour chaque jour les horaires de départ et d'arrivée de chaque train, les horaires de passage de ce train en chaque point de son itinéraire sur le Réseau Ferré National et le péage associé.

RFF fixe les sillons de l'ensemble des trains (TGV, TER, Inter cité, train de fret...) chaque année pour l'ensemble des trains circulant en France pour la période allant de mi-décembre d'une année à mi-décembre de l'année suivante. Ces horaires sont appelés le « Service ».

Ces horaires sont le fruit d'un travail conséquent qui s'étale sur les deux années précédant le début du Service, afin de répondre au mieux au besoin exprimé par l'ensemble des Entreprises Ferroviaires, des opérateurs de services tel que VIA Atlantique, et des interruptions de circulations nécessaires pour réaliser des travaux d'entretien des voies ferrés.

Les premières étapes de ce processus (deux ans avant l'année de circulations des trains) consistent pour RFF à collecter auprès des Entreprises Ferroviaires et des opérateurs de services les caractéristiques des sillons qu'ils souhaiteraient commander. C'est sur cette base que RFF va construire une première version des horaires qui seront proposés pour l'ensemble des trains circulant en France deux ans plus tard.

Un an avant la circulation des trains, RFF définit l'ensemble des sillons qui seront proposés en France, qui sont le résultat de l'optimisation de l'ensemble des demandes exprimées. RFF demande ensuite aux entreprises ferroviaires et aux opérateurs de services de confirmer leurs commandes. C'est sur la base de ces commandes que RFF va terminer d'optimiser la construction de l'ensemble des sillons (le Service) et confirmer à chacun les sillons qu'il pourra utiliser.

Ainsi, pour la première année d'exploitation (2016), VIA Atlantique a demandé à RFF au printemps 2014 les horaires suivants au départ et à l'arrivée sur les installations ferroviaires de Bayonne pour la mise en service au printemps 2016 :

- Arrivée vers 10h15
- Arrivée vers 14h00
- Départ vers 17h30
- Départ vers 23h30

Il s'agit de la demande de VIA Atlantique. Ces horaires sont seulement indicatifs à ce stade, les horaires définitifs ne seront communiqués à VIA Atlantique par RFF qu'après le travail global expliqué ci-dessus.

En l'absence de perturbation ou d'aléa de circulation, indépendants de l'exploitant du service, VIA Atlantique s'engage à respecter les horaires qui lui seront fixés chaque année par RFF. C'est pour lui une obligation pour assurer la qualité du service dont il a la charge.

VIA Atlantique s'engage à informer la Mairie de Tarnos et toutes les autorités qui le demanderaient (SDIS...) des horaires de départ et d'arrivée (et donc des horaires de passage aux passages à niveaux) tels que prévus chaque année par le Service RFF et de toutes les évolutions qui pourraient lui être imposées par RFF comme c'est le cas pour l'ensemble des utilisateurs du Réseau Ferré National.

### **Fermeture des passages à niveau**

Les passages à niveau seront fermés à chaque passage de train quittant le terminal ou

arrivant au terminal.

Sur les communes de Tarnos et du Boucau, le passage des trains d'autoroute ferroviaire concerne les passages à niveau (PN) suivant, illustrés sur le plan ci-après :

Commune de Tarnos :

- PN 122 sur l'avenue Lénine, près du square Albert Mora
- PN sur la rue Pierre Sépard

Commune du Boucau :

- PN124 sur la rue Maurice Perse
- PN125 sur la rue René Duvert



Figure 12 : Localisation des passages à niveau les plus proches du terminal de Tarnos (image © Geoportail)

## **Durée de fermeture des PN**

Il faut distinguer deux phases :

a. La circulation du train sur voies principales Bayonne - Bordeaux

La circulation du train sur voies principales Bayonne - Bordeaux concerne l'arrivée d'un train d'autoroute ferroviaire depuis Dourges ou le départ pour Dourges depuis les installations ferroviaires de Bayonne.

En provenance de Dourges, les trains traversent respectivement le PN 122 à Tarnos, puis les PN 124 et 125 au Boucau –et inversement au départ du terminal du Tarnos.

Suivant la longueur du train (750 m ou 1050 m), le temps de fermeture du PN 122 sera de 2 à 3 minutes et le temps de fermeture des passages à niveau 124 et 125 sera de 4 à 6 minutes. Cette variation du temps de fermeture des PN sur la voie principale est due au fait que le train ralentit à l'approche depuis les installations ferroviaires de Bayonne, ou accélère au départ.

b. La desserte du terminal : la circulation du train sur voie de service entre les installations ferroviaires de Bayonne et le terminal d'autoroute ferroviaire de Tarnos

La circulation du train entre les installations ferroviaires de Bayonne et le terminal d'autoroute ferroviaire de Tarnos concerne la dernière étape d'un train en provenance de Dourges, ou la première étape d'un train au départ du terminal de Tarnos.

En provenance de Dourges, les trains traversent respectivement le PN 125, puis le PN 124 au Boucau, avant de franchir le PN de la rue Pierre Sémard à Tarnos –et inversement au départ du terminal du Tarnos.

Suivant la longueur du train (750 m / 1050 m), le temps de fermeture des passages à niveau 124 et 125 sera de 4 à 6 minutes et le temps de fermeture du passage à niveau de la rue Pierre Sémard (Tarnos) sera de 5 à 8 minutes.

Les valeurs prises en compte pour l'évaluation des effets sur le voisinage (circulation, attente au PN) sont les valeurs maximales, soit de 5 à 8 minutes.

## **Fermetures simultanées de PN**

Compte tenu de la longueur des trains (maximum 1050 m) et de la distance entre 2 passages à niveau, seuls 2 PN successifs pourraient être fermés simultanément par les trains de l'autoroute ferroviaire.

Les passages à niveau 124 et 125 au Boucau sont distants de 600m environ. Par conséquent, ils seront fermés simultanément pendant 2 à 3 minutes par les trains de l'autoroute ferroviaire de 1050 m.

Les passages à niveau 124 au Boucau et celui de la rue Pierre Sémard (Tarnos) sont distants de 650 m environ. Par conséquent, ils seront fermés simultanément pendant 2 à 3 minutes par les trains de l'autoroute ferroviaire de 1050m.

Ce sont les seul cas où deux passages à niveau sont fermés simultanément par les trains de l'autoroute ferroviaire de 1050 m.

Les passages à niveau 122 à Tarnos et 124 au Boucau sont distants de 1650 m environ. Ils ne seront donc jamais fermés simultanément par les trains de l'autoroute ferroviaire de 1050m.



### Fréquence des fermetures de PN

Les passages à niveaux sont fermés à l'arrivée et au départ des trains d'autoroute ferroviaire. Par contre, les manœuvres des trains au sein du terminal de Tarnos ne nécessitent aucune fermeture de PN.

Le passage à niveau rue Pierre Séward sera fermé 4 fois par jour à la mise en service (2016) et le nombre de fermeture augmentera jusqu'à 8 fois par jours à partir de 2021.

Le passage à niveau de l'avenue Lénine (PN 122, Tarnos), sera fermé 4 fois par jour à la mise en service (2016) et le nombre de fermeture augmentera jusqu'à 8 fois par jours à partir de 2021. Ce passage à niveau est fermé plus de soixante-dix fois par jour aujourd'hui.

Les passages à niveau 124 et 125 au Boucau seront fermés 8 fois par jour à la mise en service (2016) et le nombre de fermeture augmentera jusqu'à 16 fois par jour à partir de 2021. Ces passages à niveau sont fermés plus de soixante-dix fois par jour aujourd'hui.

Sur la base des horaires demandés par VIIA Atlantique à RFF, les horaires 2016 de passage sur les passages à niveau du Boucau et de Tarnos seraient les suivants :

Horaire(*)	PN 122 sur l'avenue Lénine,	PN sur la rue Pierre Séward	PN124 sur la rue Maurice Perse	PN125 sur la rue René Duvert
Arrivée vers 10h15	vers 10h10	vers 10h45	vers 10h10 et vers 10h45	vers 10h10 et vers 10h45
Arrivée vers 14h00	vers 13h55	vers 14h30	vers 13h55 et vers 14h30	vers 13h55 et vers 14h30
Départ vers 17h30	vers 17h25	vers 16h30	vers 17h25 et vers 16h30	vers 17h25 et vers 16h30
Départ vers 23h30	vers 23h35	vers 22h30	vers 23h35 et vers 22h30	vers 23h35 et vers 22h30

(\*) Horaire d'arrivée ou de départ des installations ferroviaires de Bayonne

Il s'agit de la demande de VIIA Atlantique. Ces horaires sont seulement indicatifs à ce stade

En l'absence de perturbation ou d'aléa de circulation, indépendants de l'exploitant du service, VIIA Atlantique s'engage à respecter les horaires qui lui seront fixés chaque année par RFF.

### **Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 5 du thème 3, suivi des effets environnementaux du projet**

VIIA Atlantique s'engage à suivre les effets du projet au moyen d'études et de campagnes de mesures (par exemple du bruit autour du terminal), notamment lors de chaque montée en charge du service.

En cas de dépassement des seuils d'impacts auxquels le projet est soumis, VIIA Atlantique s'engage à mettre en place les mesures nécessaires pour réduire les effets



du projet et ramener les contributions sous les seuils réglementaires applicables (le détail des impacts directs et indirect et des seuils applicables au projet est présenté dans le mémoire complémentaire à l'étude d'impact, pièce 4 concernant les terminaux de transbordement).

Conformément à la réglementation (article R122-14 du code de l'environnement), la décision d'autorisation du projet mentionnera :

- les mesures permettant d'éviter, de réduire ou de compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- les modalités du suivi de la réalisation des mesures et du suivi de leurs effets.

Ces suivis feront l'objet d'un ou plusieurs bilans qui seront transmis à la préfecture des Landes.

En complément de ces engagements, déjà présentés dans le mémoire complémentaire à l'étude d'impact présenté à l'enquête public, VIIA Atlantique s'engage à publier sur son site internet et à présenter au public les résultats de ces études et campagnes de mesures, ainsi que le ou les bilans du suivi des mesures et de leurs effets. Ces publications seront réalisées au moins après chaque montée en charge du service ainsi que dans le courant de la dernière année de la concession.

VIIA Atlantique propose de présenter au public, aux élus et aux collectivités, les éléments d'avancement du projet lors de réunions publiques régulières :

- une réunion dans les mois suivant la mise en service ;
- une réunion dans les mois suivant chaque montée en puissance.

3.2.2.3.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

### **Sur la compatibilité du système d'assainissement des deux plateformes (VIIA et SETRADA) avec les dispositions de la loi sur l'eau.**

#### **La plateforme SETRADA et le terminal de transbordement.**

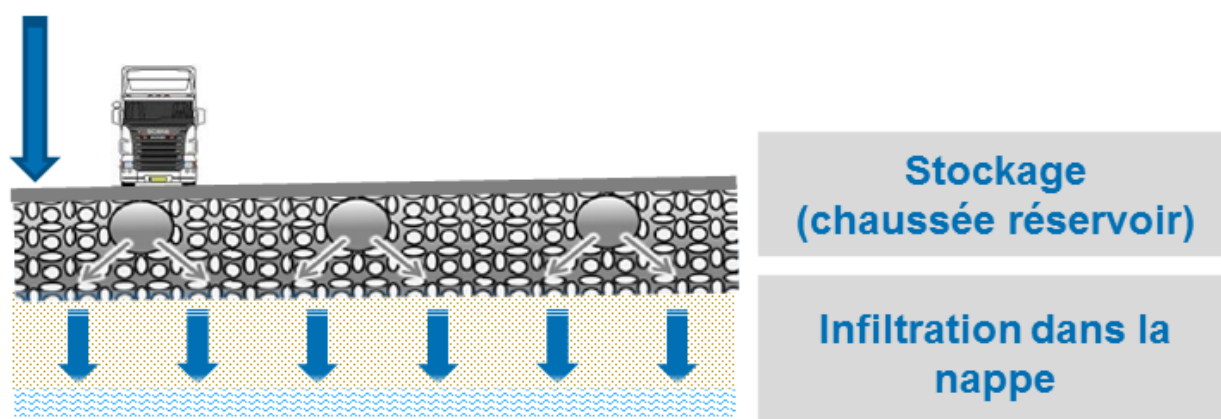
Dans son « Mémoire en réponse » du 04 juillet 2014 au PV de synthèse des observations de la commission d'enquête du 19 juin 2014, le maître d'ouvrage précise que :

*« La réglementation actuelle conduit la société SETRADA à porter à la connaissance du préfet de département et des services de l'État en charge de la police de l'eau un dossier technique et environnemental présentant les évolutions de la plateforme SETRADA :*

- *Description et caractéristiques des modifications apportées à l'activité existante (ici seul le périmètre évolue) ;*
- *Incidences sur l'eau et les milieux aquatiques ;*
- *Mesures permettant de supprimer ou de réduire les incidences (les mesures pour le traitement et le rejet des eaux sont inchangées) ; »*

*Par rapport à la situation existante, le projet n'augmente pas la quantité d'eau rejetée par rapport à la plateforme SETRADA actuelle. Au contraire, le système*

d'assainissement prévu pour le terminal est très performant et permet de stocker un grand volume d'eau avant infiltration, réduisant fortement le risque d'inondation pour les pluies les plus fréquentes ».



**Figure 13: principe de la chaussée réservoir. Stockage des eaux de pluie (préalablement traitées dans la chaussée avant infiltration dans la nappe)**

La commission d'enquête estime que l'implantation d'un terminal de transbordement sur le site de la société SETRADA, va modifier sensiblement les systèmes d'assainissement des deux plateformes exploitées par la SETRADA et VIIA Atlantique.

En conséquence, elle estime qu'un dossier décrivant les conditions de traitement des eaux pluviales et usées des deux plateformes, y compris le système de protection contre les incendies, doit être établi et transmis pour instruction au service chargé de la police de l'eau du département des Landes.

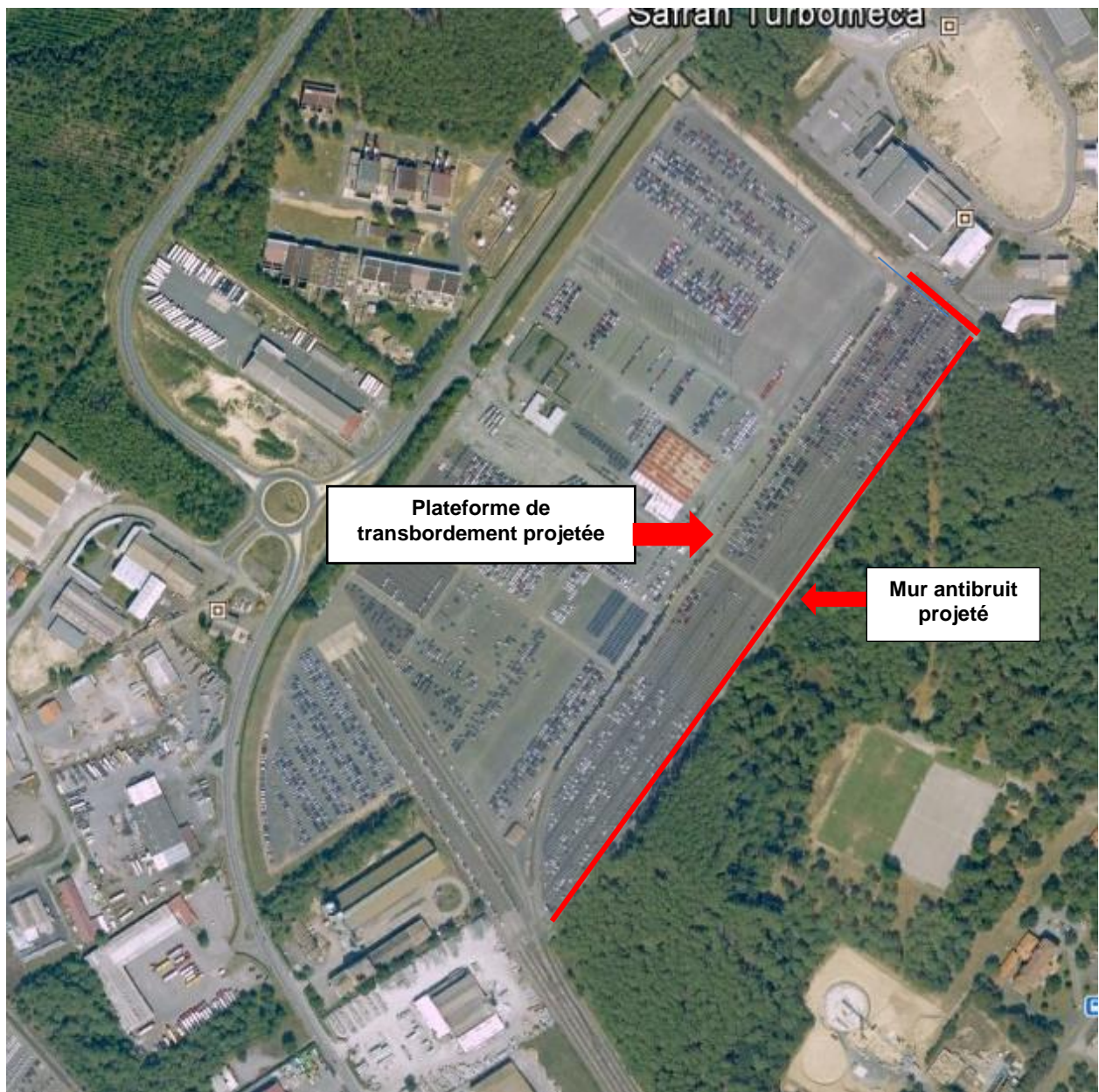
### Sur le bruit généré par la construction et l'exploitation du terminal de transbordement.

Le maître d'ouvrage précise :

*« Le mémoire complémentaire a été élaboré sans disposer des études d'Avant-Projet finalisées. Les dispositions techniques des projets de terminaux n'étaient pas toutes connues au moment de la rédaction, mais l'étaient à un niveau de détail insuffisant pour analyser avec certitude les effets sur l'environnement et confirmer les mesures permettant d'éviter, réduire et si nécessaire compenser les effets » (Page 429 de la pièce 4 de l'étude d'impact) ».*

La commission d'enquête estime que le principe de séparation entre la zone industrielle et la zone d'habitat doit être maintenu.

En conséquence, en l'absence d'études plus précises, la commission demande la mise en œuvre d'un mur en limite de propriété de cette future plateforme afin de protéger le quartier de la « Grande BAYE » et le pôle « Bertin » (suivant le plan figuratif ci-après).



**Plan figuratif du mur antibruit projeté en limite de la plateforme de transbordement**

### **Sur la fermeture des passages à Niveau.**

Sur les communes de Tarnos et du Boucau, les passages à niveau seront fermés à chaque passage de train quittant le terminal ou arrivant au terminal.

**La commission estime que l'usager de la route doit être informé du temps de fermeture des barrières.**

**En conséquence elle préconise l'équipement des passages à niveau avec un système optique, conforme à la réglementation, asservi à la fermeture des barrières, de type « Compte à rebours » (comme il en existe sur les feux de chantiers routiers).**

**Ce système devra équiper les quatre passages à niveau concernés sur le territoire des communes de TARNOS et BOUCAU.**

**Sur la mise à jour des PCS de TARNOS et BOUCAU.**

La commission estime que les services de secours doivent pouvoir intervenir en permanence, en cas d'accident, sur la totalité des quartiers de TARNOS et BOUCAU.

En conséquence elle préconise la mise à jour des PCS des communes de TARNOS et BOUCAU.

**Sur le suivi du fonctionnement de la plateforme de transbordement.**

La commission d'enquête estime que le public et la municipalité de TARNOS doivent être informés des conditions de fonctionnement de la plateforme de transbordement.

En conséquence, la commission d'enquête recommande la création d'une CLIS (Commission locale d'information et de surveillance), conformément aux dispositions de l'article L.125-2-1 du Code de l'environnement. La plateforme de transbordement doit en effet intégrer une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE).

La commission prend enfin acte de la disponibilité de VIIA Atlantique dans sa volonté de poursuite du dialogue avec toutes les parties concernées par ce projet ainsi que de transparence dans la publication des résultats des études relatives aux effets du terminal sur son environnement.





### 3.2.2.4. Thème 4 : Les conflits d'intérêts et/ou d'usages liés à la plateforme de Tarnos

#### 3.2.2.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème:

Les conflits d'intérêts ou d'usage avec les activités du secteur public ou privé sont abordés dans 90 observations, courriers ou courriels. Ces observations concernent essentiellement les difficultés générées par le projet dans la gestion des infrastructures communales et des deux structures industrielles implantées à proximité du site. Les auteurs de ces observations considèrent que ce projet constituera un frein au fonctionnement et au développement de ces structures industrielles.

C'est ainsi que sont notamment exprimés les avis suivants :

COLLECTIF DES ASSOCIATIONS DE DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT PAYS BASQUE ET SUD-LANDES (Observation 12) et pétition de l'association C.T.A.F.T. « *Les conflits d'usage avec les pôles communaux installés à proximité (crèche, terrains de sport, collège) ne sont pas maîtrisés.* »

M. JM SINFORT (Observation n° 28) ... » *De plus la saturation de la circulation pénalisera les entreprises voisines (TUBOMECA et Pôle BERTIN en pleine expansion)* »

Mme NOGARO (Observation n° 34) « *Le terminal est implanté en agglomération avec des équipements publics communaux aux alentours, incompatibles avec la réalisation du projet,*

Mme BUSQUET – Tarnos (Courriel n° 48) « *Il est regrettable qu'un tel projet s'implante dans une ville qui était jusqu'à présent ouverte à l'implantation d'entreprises créatrices d'emploi et ayant un urbanisme attractif pour la vie des concitoyens.* »

ANONYME – Tarnos (Courriel n° 184) « *La zone de déchargement est dans la zone industrielle et la circulation engendrée va mettre au frein au développement des industries déjà présentes et qui génèrent bien plus d'emplois que ce projet.* »

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL DE TARNOS (En date du 03 juin 2014 2014-06-100-DAP) – Le projet de création d'un terminal de transbordement à TARNOS ne correspond pas aux objectifs du Grenelle de l'Environnement, il n'a aucun lien avec l'activité portuaire de TARNOS, 9<sup>ème</sup> port français.

#### 3.2.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :

Le dossier d'enquête publique n'évoque pas ce thème.

#### 3.2.2.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.

Dans sa délibération du 03 juin 2014 (2014-06-100-DAP) le Conseil Municipal de TARNOS précise :

« *Certes le site de l'entreprise SETRADA retenu pour l'implantation du terminal de transbordement de TARNOS se situe sur une zone qui est dévolue prioritairement au secteur économique et industriel. S'il représente un intérêt particulier pour l'entreprise SETRADA, filiale comme la société LORRY-RAIL de la SNCF, c'est qu'elle est propriétaire de 30 hectares de terrain et que son activité se réduit régulièrement.*



*Par conséquent les motivations financières du concessionnaire semblent primer sur le développement actuel et futur de la ville.*

*Ainsi sur les terrains immédiatement voisins, la ville de TARNOS a fait preuve dans le cadre de l'aménagement du lotissement économique BERTIN des capacités de créations d'emplois et de développement économique de ce secteur géographique : 350 emplois sur 10 hectares ; on est loin des 75 emplois espérés pour l'activité du terminal, à supposer même qu'il y aurait bien 75 emplois nets créés.*

*Le dossier d'enquête publique est muet sur les conséquences de ce projet sur le développement de l'activité fret ferroviaire de la SNCF sur les dépôts de BAYONNE et HENDAYE, non plus le devenir de l'activité du Centre de Fret Européen de MOUGUERRE.*

*Les 10 hectares réservés pour la création du terminal ; mais de façon plus large les 30 hectares du site SETRADA doivent pouvoir être utilisés pour le développement de l'emploi et du secteur industriel. C'est là la vision économique des élus de la commune.*

*A cela s'ajoute le fait que le projet de terminal est situé en face de l'entreprise TURBOMECA, groupe SAFRAN qui emploie directement ou indirectement 1800 salariés sur le site de TARNOS situé en face du projet de terminal.*

*L'industriel mène actuellement une réflexion sur un projet de réaménagement de son site appelé CAP 2020 qui doit permettre de repositionner ses bâtiments et favoriser l'efficacité de son activité, donc sa pérennité, en lien avec l'entretien des moteurs d'hélicoptères, visant à créer le site mondial du groupe dans cette activité très spécifique.*

*L'arrivée du projet de terminal en face de l'entrée du site TURBOMECA et le trafic Poids-Lourds qu'il induit quotidiennement vont générer de nouvelles contraintes fortes sur le projet CAP2020, risquant à terme de le mettre en cause.*

*Ce risque n'est pas supportable par la ville de TARNOS car la destruction d'emplois serait dans ce cas très largement supérieure à ceux éventuellement créés. »*

**Question n°1 :** Le concessionnaire pressenti peut-il s'engager de manière ferme et définitive sur la création de 75 emplois nets (C'est-à-dire des embauches réalisées localement, par opposition à des emplois transférés en provenance d'autres sites), sur le seul site de Tarnos ?

**Question n°2 :** Devant l'opposition ferme et résolue du Conseil Municipal de TARNOS et d'une partie de la population (20% sont venus déposer lors de l'enquête publique), le pétitionnaire considère-t-il opportun de provoquer une réunion de conciliation sous l'égide de l'Etat, afin de vérifier la faisabilité du projet ?

**Question n°3 :** Le giratoire d'accès au terminal a-t-il obtenu l'accord des représentants de TURBOMECA et du Conseil général des Landes ?

3.2.2.4.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

#### **Préambule de VIIA Atlantique sur le thème 4**

Bien que le dossier d'enquête ne comporte pas de chapitre spécifiquement intitulé « conflits d'usage », ceux-ci sont abordés dans les différentes thématiques environnementales et socio-économiques, au travers des effets du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Pour prendre quelques exemples :

- Le projet de crèche à proximité du terminal est pris en compte, notamment en tant que (futur) bâtiment potentiellement soumis au bruit.
- La sécurité des usagers des voiries locales et la fluidité de la circulation sont pris en compte dans les choix de projet, notamment suite à la concertation. L'accès au terminal de Tarnos a été modifié pour répondre aux craintes de la population sur ces deux sujets. Les différentes solutions envisagées ont été étudiées au regard de la sécurité et de l'accessibilité au site de Turboméca, avec les acteurs concernés : Turboméca et le Conseil général.

#### Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 1 du thème 4

##### En ce qui concerne les créations d'emplois

Le terminal de transbordement de Tarnos sera source d'emplois : à terme (à la fin de la montée en charge, à partir de 2021), 65 créations nettes d'emplois sont attendues sur le site à Tarnos : 50 pour l'exploitation du terminal et 15 dans l'atelier pour l'entretien des wagons. Dix emplois supplémentaires indirects sont prévus pour la traction des trains (SNCF Bayonne). *Ces éléments ont été présentés au public dans le dossier d'enquête, Mémoire complémentaire de VIIA Atlantique, page 292.*

En complément des informations présentées dans le dossier d'enquête, VIIA Atlantique est en mesure de donner les informations ci-dessous :

##### Les effectifs du terminal (hors atelier) sont estimés à :

	2016 (mise en service)	4 allers retours de trains longs (2021)
Chef de site	1	1
Adjoint chef de site	1 (sécurité)	2
Chef cour	5	5
Opérateur conduite	7	8
Opérateur plateforme	7	24
Opérateur gabarit	6	10
Total	27	50

La définition des postes et profils pour le terminal (hors atelier) est envisagée comme suit :

- **Chef de site** : Il s'assure du respect de l'offre technique sur le terrain en garantissant le respect de la sécurité, des délais et de la qualité de la prestation. Il participe au développement de son site.

**Niveau** : Bac +4/5 Logistique de Transport (ou équivalent).

- **Adjoint sécurité** : Il anime le management de la sécurité de l'ensemble des opérateurs (ferroviaire et de manutention) en vue du zéro incident et du zéro accident. Il assiste le chef de site dans l'organisation et le management de l'ensemble des opérateurs du site. Il disposera des formations et habilitations, délivrés par un organisme agréé, nécessaires pour s'assurer que le site travail en qualité tout en respectant la réglementation en vigueur (marchandises dangereuses, normes environnementales,...).

**Niveau** : Bac +2/3 Logistique, sécurité au travail

- **Adjoint production** : Il s'assure de la bonne réalisation de la production en commandant les ressources nécessaires (humains, matériels), à la fois pour l'activité ferroviaire et l'activité routière. Il assiste le chef de site dans l'organisation et le management de l'ensemble des opérateurs du site.

**Niveau :** Bac +2/3 Logistique/ Transport ou Production

- **Chef de cour :** Il contribue à la réalisation de la prestation journalière en respectant les exigences de délais, qualité et sécurité. Il coordonne l'ensemble des opérateurs du site présent et rend compte de l'activité au chef de site. Il est le garant du bon fonctionnement du site.

**Niveau :** Bac/ Bac Pro ayant une expérience dans la logistique ou l'encadrement d'une petite unité de production

- **Opérateur conduite :** Il effectue la conduite d'engins moteurs sur le Réseau Ferré National en appliquant strictement les règles de sécurité ferroviaires et leurs évolutions. En dehors de ces missions il participe aux opérations de manutention effectuées sur la plateforme.

**Niveau :** Bac/ Bac Pro

- **Opérateur gabarit :** Il contrôle l'aptitude d'une semi-remorque a empruntée le service d'autoroute ferroviaire. Il organise la gestion des flux routiers sur le terminal et gère le parking.

**Niveau :** Bac/Bac Pro

- **Opérateur Plateforme :** Il réalise l'ensemble des opérations de manutention du site et les opérations ferroviaires (à l'exception de la conduite d'engin moteur).

**Niveau :** BEP

Les effectifs de l'atelier sont estimés à :

	2016	4 AR trains longs (2021)
Chef de site	1	1
Chef d'atelier	0	2
Mécanicien	4	12
Total	5	15

La définition des postes et profils pour l'atelier est envisagée comme suit :

- **Chef de site :** Il organise une maintenance optimale des wagons pour permettre une disponibilité maximale de ceux-ci, en sécurité, tout en respectant la réglementation en vigueur.

**Niveau :** Bac +2/3 Mécanique, Maintenance avec une expérience dans la maintenance de wagons.

- **Chef d'atelier :** Il est responsable de la réalisation dans de bonnes conditions de l'ensemble des opérations de maintenance (préventive et curative).

**Niveau :** Bac Pro MSMA, MEI, Productique mécanique avec une expérience dans la maintenance de wagons.

- **Mécanicien :** Il est en charge d'opérations de maintenance et de dépannages mécaniques dans le but d'assurer la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

**Niveau :** Bac Pro MSMA, MEI, Productique mécanique

A titre de comparaison, 42 personnes travaillent sur le terminal du Boulou pour traiter 43500 semi-remorques en 2013. La configuration optimisée du terminal de Tarnos permettra de traiter 85 000 semi-remorques à l'horizon 2021 avec un effectif de 50 personnes.

Pour ce qui est de la maintenance des wagons du service Le Boulou – Bettembourg, celle-ci est effectuée dans les ateliers de Pétange (Luxembourg) qui sont les ateliers de

maintenance des chemins de fer Luxembourgeois pour l'ensemble de leurs wagons. La comparaison des effectifs avec ceux de l'atelier de Tarnos n'est donc pas pertinente.

#### Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 2 du thème 4

VIIA Atlantique réitère sa disponibilité pour continuer le dialogue, sous toutes ses formes, avec les services de l'État, les élus et les collectivités ainsi qu'avec le public.

VIIA Atlantique s'engage à présenter au public les résultats des études, notamment environnementales, sur les effets et l'insertion du terminal dans son environnement.

#### Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 3 du thème 4

La réponse à cette question est apportée dans le sous-thème 2 (réponses aux questions n° 1, 2 et 3 notamment)

3.2.2.4.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

#### Sur la « création nette d'emplois »

La commission d'enquête note la précision de la réponse de VIIA Atlantique dans le nombre et la répartition des emplois dont la création est envisagée sur le site de Tarnos. Elle prend acte de la réitération du terme de « créations nettes d'emplois » et du fait que les 10 postes prévus pour la traction (SNCF Bayonne) soient cités de manière indépendante. Elle note toutefois que le terme « créations nette d'emplois » ne constitue pas un engagement formel.

#### Sur la « compatibilité de l'implantation du site de transbordement avec la présence à proximité de l'entreprise TURBOMÉCA »

La commission note également que la création d'un giratoire sur l'avenue du 1<sup>er</sup> mai (RD 85F) a recueilli l'assentiment de principe du président du conseil général des Landes mais également celui du directeur du site TURBOMÉCA de Tarnos (cf. correspondance du 13 mars 2014). Ce responsable d'entreprise n'apparaît donc pas considérer que ce giratoire, et plus largement l'implantation du terminal ferroviaire sont de nature à générer de « nouvelles contraintes fortes sur le projet CAP 2020, risquant à terme de le mettre en cause », comme l'affirme le conseil municipal de Tarnos dans sa délibération du 3 juin 2014.

#### Sur la « compatibilité de l'implantation du site de transbordement à proximité du quartier de la « Grande BAYE »

Dans son « Mémoire complémentaire à l'étude d'impact du maître d'ouvrage VIIA, suite à « l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale 2012-60 du 19 décembre 2012 » le maître d'ouvrage précise :

*« Le mémoire complémentaire a été élaboré sans disposer des études d'Avant-projet finalisées. Les dispositions techniques des projets de terminaux n'étaient pas toutes connues au moment de la rédaction, mais étaient à un niveau de détail insuffisant pour analyser avec certitude les effets sur l'environnement et confirmer les mesures permettant d'éviter, réduire et si nécessaire compenser les effets » (Page 429 de la pièce 4 de l'étude d'impact).*

Dans son « Mémoire en réponse » du 04 juillet 2014 au PV de synthèse des observations de la commission d'enquête du 19 juin 2014, le maître d'ouvrage n'apporte pas d'éléments complémentaires.

Le PLU de la commune de TARNOS classe en zone UHP1 (Zone Urbaine d'habitat Périphérique dense) 3,3 ha de terrain sur les dix nécessaires à l'implantation de

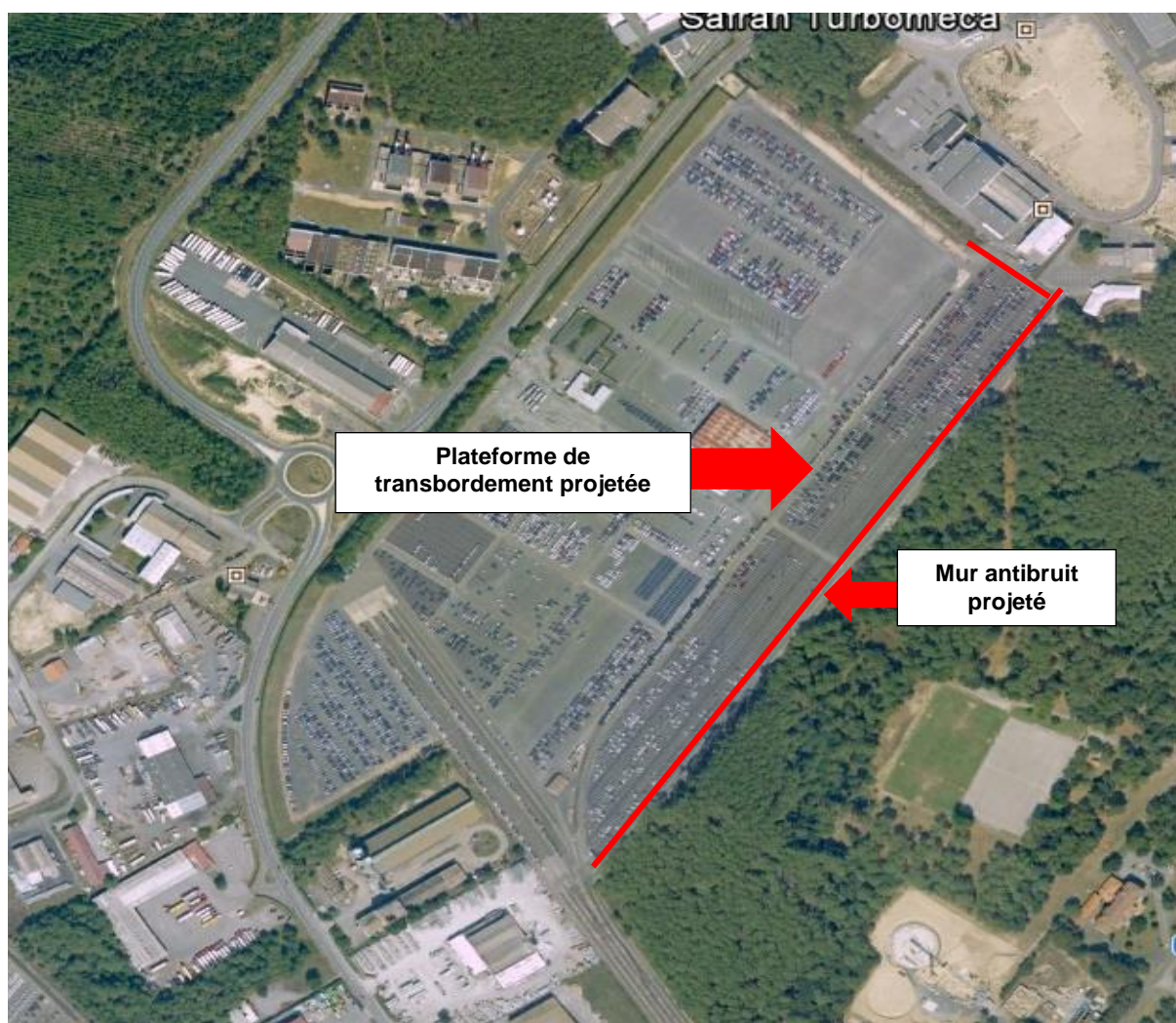


la plateforme de transbordement. Pour être compatible avec le PLU, le projet nécessite le classement de ces 3,3 hectares en zone Uéi (Secteur Urbain économique et industriel).

Cette zone UHP1 (Zone Urbaine d'habitat Périphérique dense) est considérée par la municipalité de TARNOS comme une zone tampon entre la zone industrielle et la zone d'habitat.

La commission d'enquête estime que le principe de séparation entre la zone industrielle et la zone d'habitat doit être maintenu.

En conséquence, en l'absence d'études plus précises, elle demande la mise en œuvre d'un mur antibruit en limite de propriété de la future plateforme afin de protéger le quartier de la « Grande BAYE » et le pôle « Bertin »



### Sur la fermeture des passages à Niveau et la mise à jour des PCS de TARNOS et BOUCAU.

La commission prend acte de la disponibilité de VIIA Atlantique dans sa volonté de poursuite du dialogue avec toutes les parties concernées par ce projet ainsi que de transparence dans la publication des résultats des études relatives aux effets du terminal sur son environnement.

Elle précise que ces deux Items sont traités au thème 3 « Nuisances liées au fonctionnement de la plateforme de Tarnos ».





### 3.2.2.5. Thème 5 : La mise en compatibilité du PLU de Tarnos

3.2.2.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :

Le nombre d'observations, courriers ou courriels relatifs à la mise en compatibilité du P.L.U. de Tarnos est relativement faible. Leurs auteurs, qu'il s'agisse de particuliers ou de leurs représentants élus, font toutefois état de l'incompatibilité du P.L.U. communal actuel, ainsi que du S.C.O.T. de BAYONNE- Sud-Landes approuvé le 6 février 2014, et opposable depuis le 15 avril 2014, avec le projet.

C'est ainsi que sont notamment exprimés les avis suivants :

Mme FONTENAS Maire Honoraire de TARNOS (Observation n° 30) « *Le Plan local d'urbanisme (PLU) ne permet pas la réalisation du projet. Le SCOT est également contre* ».

Mme NOGARO (Observation n° 34) « *Le site de MOUGUERRE est dédié à ce type d'équipement au SCOT ?* »

CONTRIBUTION DE LA VILLE DE TARNOS (Observation n° 57) Trois délibérations du Conseil Municipal en date du 03 juin 2014. La troisième s'oppose à la mise en compatibilité du PLU (Réf :2014-06-101-DAP)

3.2.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :

La mise en compatibilité demandée est décrite à la page 14 de la pièce 7 du dossier d'enquête publique.

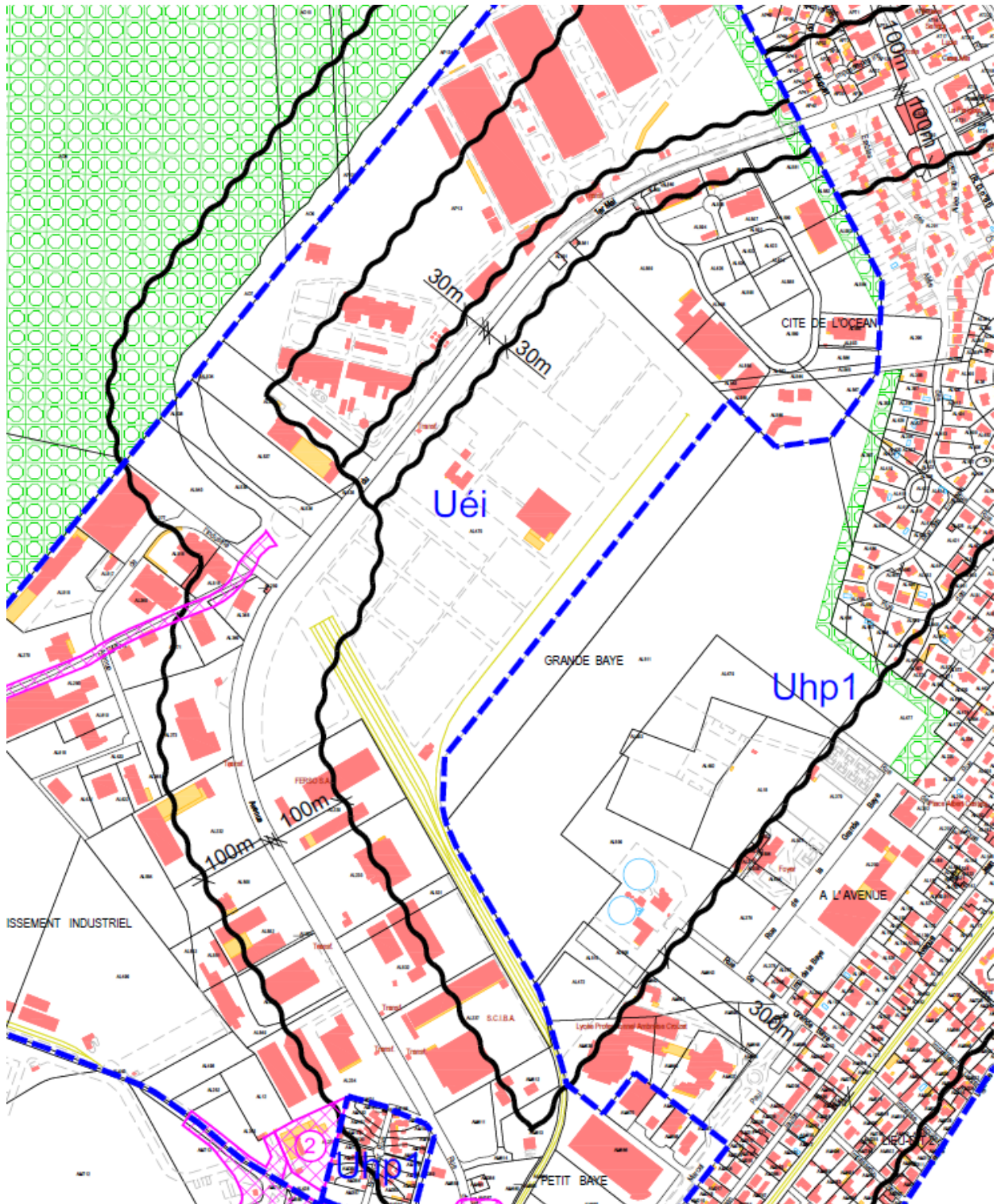
*« Selon l'article L.123-5 du code de l'Urbanisme : Le règlement et ses documents graphiques sont opposable à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillement ou exhaussement des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan.*

*Le projet de terminal de transbordement de TARNOS se situe principalement en zone Uéi et également en zone Uhp1 pour la partie du site qui borde la zone boisée de la Grande Baye.*

*Les zones « U » du PLU de TARNOS comprennent les espaces déjà urbanisés et les espaces ou les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter. Les deux zonages qui concernent le projet de terminal de l'autoroute ferroviaire sont les suivants :*

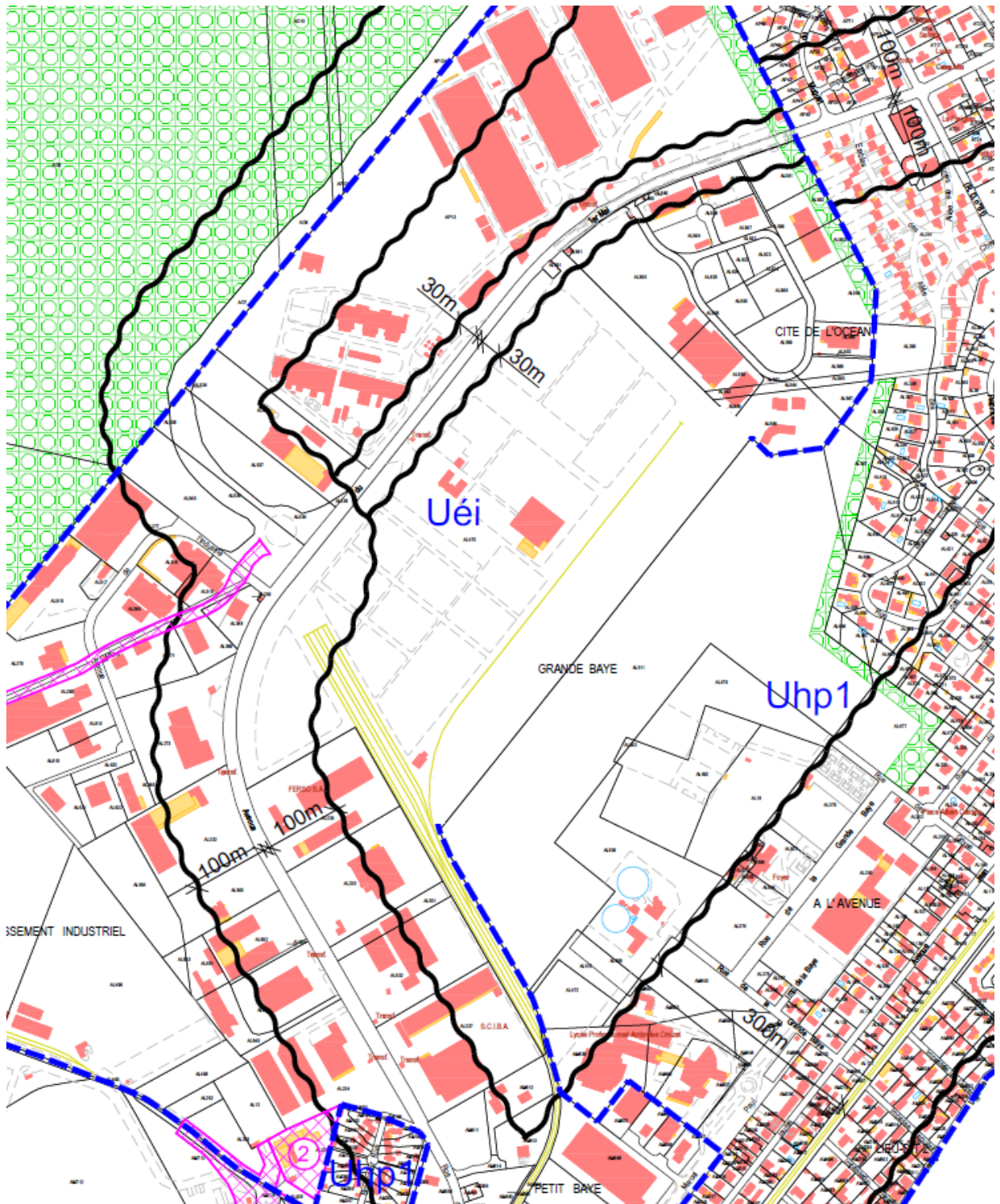
- *Zone Ué qui comprend trois secteurs dont le secteur Uéi : secteur « Urbain économique et industriel »,*
- *Zone Uhp : C'est une zone d'habitat périphérique qui comprend deux secteurs : Uhp1 et Uhp2. Le secteur Uhp1 est un secteur « Urbain d'habitat périphérique dense ». Des occupations et utilisation du sol, comme par exemple tout ce qui ne relève pas de l'habitation ou des activités complémentaires à l'habitat, sont interdites dans cette zone. Le zonage Uhp1 n'est donc pas compatible avec le projet de terminal d'autoroute ferroviaire atlantique. Afin de rendre le projet compatible avec le PLU, il est prévu de modifier le plan de zonage en repositionnant la limite de la zone Uéi vers l'Est, en conformité avec la plateforme SETRADA existante et avec la limite parcellaire.*

Plan de zonage - Avant mise en compatibilité





Plan de zonage – Après mise en compatibilité



### 3.2.2.5.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête.

#### **L'opposition de la commune de TARNOS**

Dans sa délibération 2014-06-101-DAP du 03 juin 2014 le conseil municipal de TARNOS a décrit sa vive opposition à la mise en compatibilité du PLU avec le projet.

Monsieur le Maire expose :

*« L'Etat projette la création d'une autoroute ferroviaire, dite autoroute ferroviaire atlantique, service de transport de remorques de véhicules Poids-lourds sur des trains spéciaux, entre TARNOS et DOURGES sur des voies ferrées préexistantes, après adaptation de ces dernières.*

*A chacune de ces extrémités, l'itinéraire comportera un terminal de transbordement permettant les chargements et déchargements des remorques et l'interface entre le transport routier et le transport ferroviaire.*

*La construction du terminal de transbordement de TARNOS, prévu sur un site de 10 hectares dédiés à ce jour à l'activité de la société SETRADA, sur la zone industrielle de TARNOS, nécessite la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de TARNOS. En effet le projet nécessite le reclassement de 3,3 hectares de terrain actuellement classés en zone urbaine d'habitat périphérique dense en zone urbaine à vocation économique.*

*Le représentant de l'Etat dans le département des Landes a décidé d'organiser la procédure réglementaire dite de « Déclaration de projet » détaillée dans le code de l'urbanisme, notamment à travers les articles L.123-14, L. 123-14-2, L.300-6 et R 123-23-4.*

*Le schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération de BAYONNE et du Sud des Landes, approuvé en date du 06 février 2014 et rendu exécutoire le 13 avril 2014, insiste sur la nécessité de renforcement du Centre de Fret Européen de MOUGUERRE comme outil multimodal permettant de développer une offre alternative au « tout camion ». Ce document encourage également, dans les zones d'activités économiques desservies par les transports collectifs, comme c'est le cas de la zone industrielle de TARNOS, l'implantation d'activités fortement pourvoyeuses d'emplois. Enfin, dans ces secteurs, le SCOT prescrit l'aménagement d'espaces tampons en limite des zones d'activités économiques, afin de limiter les conflits de voisinage.*

*De plus, le Plan Local d'Urbanisme, approuvé le 22 février 2005 a repris le principe existant dans le Plan d'occupation des sols de la commune : Maintien d'une zone tampon ne permettant pas de constructions de bâtiments ou d'ouvrages industriels à l'intérieur du périmètre de la zone industrielle en limite du secteur dit « La Baye »*

*Ce principe, déjà établi dans le Plan d'Occupation des Sols en 1975, a été systématiquement repris dans le cadre de l'évolution du document de planification urbaine communal.*

*La modification forcée du PLU ? que l'Etat veut imposer à la ville, conduit donc à bouleverser le parti d'aménagement affirmé depuis 40 ans par la collectivité, et toujours validé par les services de l'Etat jusqu'à présent, pour favoriser une logique économique particulièrement contestable, puisque l'intérêt général de ce projet et sa pérennité économique sont loin d'être démontrés. »*

Convoquée par Monsieur le Sous-préfet de DAX pour le compte de Monsieur le Préfet des Landes, la réunion d'examen conjoint a eu lieu le mercredi 20 novembre 2013, à

14h 30 à la sous-préfecture de DAX. Monsieur le Maire a participé à cette réunion formelle conformément aux dispositions de l'article L 123-14-2 du code de l'urbanisme, comme les porteurs du projet, les représentants des collectivités territoriales, les services de l'Etat.

Monsieur le Maire a fait part de son vif mécontentement.

Monsieur le Président de la communauté de communes du Seignanx a également condamné la forme et le fond du dossier (Concertation inexistante, choix du site en contradiction totale avec les objectifs des élus tarnosiens et du Seignanx). Il a clairement indiqué qu'il partageait l'avis de Monsieur la Maire de TARNOS.

**Question n°1 :** Devant l'opposition ferme et résolue du Conseil Municipal de TARNOS et d'une partie de la population (20% sont venus déposer lors de l'enquête publique), avez-vous l'intention de provoquer une réunion de conciliation sous l'égide de l'Etat, afin de vérifier la faisabilité du projet vis-à-vis de l'opposition exprimée localement.

3.2.2.5.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

#### Réponse de VIIA Atlantique à la question n° 1 du thème 5

VIIA Atlantique réitère sa disponibilité pour continuer le dialogue, sous toutes ses formes, avec les services de l'État, les élus et les collectivités ainsi qu'avec le public.

VIIA Atlantique s'engage à présenter au public les résultats des études, notamment environnementales, sur les effets et l'insertion du terminal dans son environnement..

3.2.2.5.5. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

La commune de TARNOS dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 22 février 2005 puis modifié le 20 août 2010 et mis à jour à cinq reprises, la dernière concernant , en 2013, le PPRT.

Le projet soumis à l'enquête publique unique nécessite la mise en compatibilité du PLU de TARNOS, en application des dispositions de l'article R\*123-23-4 du code de l'urbanisme.

La réunion d'examen conjoint a eu lieu le mercredi 20 novembre 2013, à la sous-préfecture de DAX. Le Procès-verbal de cette réunion figure au dossier d'enquête publique.

Dans le cas présent, la mise à jour du PLU se traduit uniquement par la modification du plan de zonage.

Le PLU de la commune de TARNOS classe en zone UHP1 (Zone Urbaine d'habitat Périphérique dense) 3,3 ha de terrain sur les dix nécessaires à l'implantation de la plateforme de transbordement.

Le projet nécessite le classement de ces 3,3 hectares en zone Uéi (Secteur Urbain économique et industriel).

Cette zone UHP1 (Zone Urbaine d'habitat Périphérique dense) est considérée par la municipalité de TARNOS comme une zone tampon entre la zone industrielle et la zone d'habitat.

**La commission d'enquête estime que le principe de séparation entre la zone industrielle et la zone d'habitat doit être maintenu.**

**La mise en place d'un mur antibruit d'environ 900 mètres de long en limite de propriété, afin de protéger le quartier de la « Grande BAYE », permettra de conserver la séparation entre la zone d'habitat et la zone industrielle.**



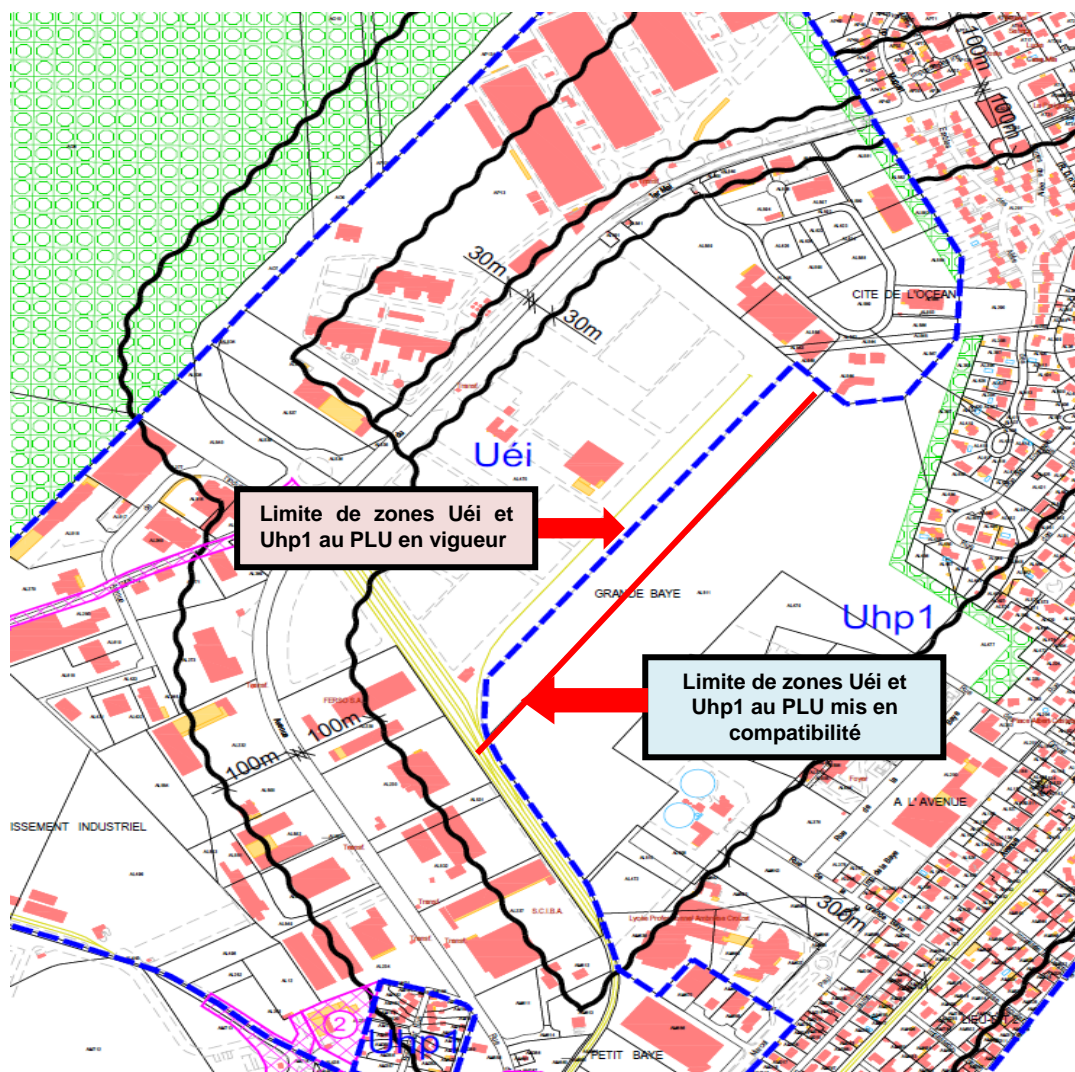
Ainsi le projet :

- ne remet pas en cause les orientations du PADD et se trouve compatible avec l'orientation d'aménagement,
- ne recoupe aucun emplacement réservé, aucun Espace Boisé Classé (EBC) ni aucun des sites NATURA 2000 recensés dans la commune,

De même, la mise en compatibilité du PLU de TARNOS n'a pas d'autre objet que de permettre la réalisation du terminal de l'AFA et n'appelle aucune mesure de réduction, de suppression ou de compensation des incidences sur les sites NATURA 2000,

Enfin les conditions de réalisation de la plateforme améliorées par les propositions de la commission d'enquête permettent de maintenir le principe de séparation entre la zone industrielle et la zone d'habitat

La commission d'enquête considère donc que rien ne s'oppose à la mise en comptabilité du plan local d'urbanisme de TARNOS avec le projet de plateforme de transbordement (plan figuratif ci-après).



### 3.2.2.6. Thème 6 : Le concept d'autoroute ferroviaire

3.2.2.6.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et courriels relatifs à ce thème :

Le thème 6 de TARNOS regroupe les observations qui n'ont pas été classées dans les thèmes 1 à 5 de TARNOS.

Parmi ces observations, l'une d'elle a été formulée de façon récurrente par les associations de défense de l'Environnement, les associations opposées au projet, les syndicats de cheminots, et certains particuliers.

Cette observation a été formulée 43 fois au cours de l'enquête publique. Il s'agit du **rejet du concept même de l'autoroute ferroviaire, et du refus d'utilisation de fonds publics pour encourager cette activité.**

Leurs auteurs souhaitent que les fonds publics soient utilisés pour développer le transport de fret combiné par caisses, et que soit maintenu le transport par wagon isolé permettant la livraison des PME qui constituent le tissu industriel de la France.

C'est ainsi que sont notamment exprimés les avis suivants :

Le CADE - Collectif des Associations de défense de l'Environnement Pays Basque et Sud Landes (Observation n°12.)

*« Le concept d'autoroute ferroviaire est mauvais, il constitue une niche, et ne règle pas le problème du transport de fret par la route. L'utilisation des fonds publics serait plus judicieuse si elle aidait le transport de fret par caisses en conservant le principe du wagon isolé. »*

L'association Contre le terminal de l'Autoroute ferroviaire à TARNOS (CTAFT) (Observation n°13).

L'association a fait signer une pétition regroupant 1903 signatures.

*« Le concept d'autoroute ferroviaire est mauvais, il constitue une niche, et ne règle pas le problème du transport de fret par la route. L'utilisation des fonds publics serait plus judicieuse si elle aidait le transport de fret par caisses en conservant le principe du wagon isolé. »*

L'association « Collectif des Barthes de TARNOS » (Observation n°24)

*« Le concept d'autoroute ferroviaire est mauvais, il constitue une niche, et ne règle pas le problème du transport de fret par la route. L'utilisation des fonds publics serait plus judicieuse si elle aidait le transport de fret par caisses en conservant le principe du wagon isolé. »*

La fédération SEPANSO Landes (Observation n°36)

Même observation

Les syndicats CGT des cheminots de BAYONNE et d'HENDAYE (Observation n°1 du registre de BAYONNE) Même observation

3.2.2.6.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique :

Le dossier d'enquête publique s'appuie sur l'inscription dans la Loi n° 2009-967 du 03 Août 2009 à l'article 11 du concept d'autoroute ferroviaire.

*« La politique durable des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Cette priorité s'appuie d'abord sur sa régénération, puis sur sa modernisation. »*

*A cet effet, il sera établi, avant la fin de l'année 2009, une cartographie des points de saturation et de ralentissement du réseau ferroviaire, actuels et prévisibles, à l'horizon 2020. Cette cartographie déterminera en outre les tronçons de lignes qui ne sont pas encore électrifiés.*

*Les moyens dévolus par l'Etat et ses établissements publics à la régénération du réseau ferroviaire seront accrus régulièrement pour atteindre en 2015 un niveau de 400 millions d'euros par an supplémentaires par rapport à l'actuel plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010, soit un montant deux fois et demi plus élevé que celui constaté en 2004. Les régions pourront contribuer à cet effort pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire. Cet effort financier sera notamment destiné à des dépenses d'investissement et de fonctionnement sur les lignes qui jouent un rôle réel de désenclavement. L'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse et la création de lignes nouvelles mixtes libérera de la capacité pour le fret ferroviaire. Les deux principaux axes Nord-Sud du réseau seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins 1 000 mètres.*

*Le réseau ferroviaire national sera modernisé pour permettre un système de transport de fret de qualité répondant à la demande en termes de fiabilité, de rapidité, de régularité et de souplesse. Dans cette perspective, les investissements de l'Etat seront concentrés sur certains axes prioritaires de circulation importante, où le fret bénéficiera de sillons performants et stables, en prenant notamment en compte les intérêts des chargeurs.*

*Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le pays basque, la région parisienne et le nord de la France. L'adaptation des infrastructures fera l'objet d'un financement public complémentaire de 50 millions d'euros et la création des plateformes multimodales de fret classique ou à grande vitesse de fret fera l'objet d'un financement de 50 millions d'euros. Dans une deuxième phase, l'objectif sera le transfert de 2 millions de camions ; enfin, dans une troisième phase, l'objectif sera d'assurer le trafic de transit de marchandises dans sa totalité par les modes alternatifs à la route. En outre, l'Etat étudiera la possibilité de mettre en place des prêts à long terme ou des garanties pour faciliter l'acquisition du matériel nécessaire par les opérateurs.*

*La création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés. La faculté de réserver des sillons sera donnée aux opérateurs de transport combiné. Enfin, les projets innovants, comme les projets de fret à grande vitesse, notamment en correspondance avec le mode aérien, seront encouragés par des dispositifs spécifiques.*

*Une instance de régulation des activités ferroviaires favorisera la croissance globale des trafics de marchandises tout en veillant au développement sans discrimination de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire de fret classique et à grande vitesse.*

*La conservation des emprises des lignes ferroviaires désaffectées sera favorisée afin de permettre la mise en place ultérieure d'un système de transports de marchandises, de transports en commun ou de transports non motorisés, en concertation avec les autorités organisatrices de transports et les collectivités territoriales concernées.*

*Le Gouvernement présente un rapport au Parlement, au plus tard six mois après la*

*promulgation de la présente loi, sur l'opportunité d'interdire, à partir du 31 décembre 2015, la circulation sur les lignes électrifiées des trains utilisant un mode de propulsion autre qu'électrique. »*

3.2.2.6.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage :

#### Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au thème 6.

**Il est important de rappeler que le Ministère chargé des transports (MEDDE) a pour objectif, au regard notamment des enjeux environnementaux, le développement des services d'intermodalité dans toutes leurs composantes.**

La comparaison des services de transport combiné et d'autoroute ferroviaire est toutefois délicate puisqu'ils ne s'adressent pas aux mêmes cibles : le conteneur est l'outil privilégié des transporteurs privilégiant le transport maritime alors que la semi-remorque est l'outil privilégié des transporteurs européens privilégiant le transport routier.

Le modèle du transport intermodal de fret ferroviaire est marqué par d'importantes charges fixes, que les opérateurs cherchent à amortir par des organisations visant, sauf cas particuliers, à massifier les marchandises sur de longues distances.

La massification consiste à collecter des marchandises d'origines diverses, pour les regrouper pour la réalisation du transport principal, avant de les éclater à nouveau pour la distribution finale.

Ces organisations peuvent prendre plusieurs formes, correspondant à **différents types de services** et proposant aux utilisateurs du fret ferroviaire une gamme d'offres différenciée.

#### **Le transport combiné – la route s'adapte au rail**

Le transport combiné est proposé par des **opérateurs de transport combiné**.

Ils s'adressent aux **transporteurs routiers** qui ont fait le **choix logistique** de leur **complémentarité avec le transport ferroviaire** et ont investi dans un **équipement dédié** :

- les marchandises sont transportées dans des **unités de transport intermodal –UTI–**, de différentes natures : conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques préhensibles par pinces ;
- le transbordement entre la route et le fer ou entre le fer et la route est réalisé avec une **manutention verticale** (portique, reach-stacker) ;
- ces UTI font l'objet de **pré et post-acheminements routiers** jusqu'aux terminaux, où elles sont transbordées sur les trains **sans empotage ni dépotage** (simple changement de mode, sans rupture de charge) ;

Au-delà de la seule interface rail-route, le transport combiné s'inscrit également dans la **chaîne logistique des ports maritimes ou fluviaux** ayant développé des terminaux destinés au trafic de **conteneurs**.

Les transporteurs routiers ayant fait le choix du transport combiné doivent, de ce fait, disposer d'une taille critique compatible avec les investissements nécessaires à ce mode logistique.

**Plus de 362 M€ ont été versés depuis 2003 par l'État sous la forme d'aides aux investissements et d'aides à la compensation partielle du surcoût des transbordements pour soutenir les services de transport combiné. Ces montants**



viennent s'ajouter au financement de l'aménagement et de la maintenance des réseaux, qui bénéficie aux opérateurs de transport combiné, notamment pour le transport combiné rail-route.

### Les autoroutes ferroviaires – le rail s'adapte à la route

Les autoroutes ferroviaires (AF) ou « ferroulage » sont proposées par des **opérateurs d'autoroute ferroviaire**. Les navettes, généralement composées de 20 à 30 wagons dans le cas de trains longs de plus de 1 000 mètres, offrent de 40 à 60 places de semi-remorques (2 par wagon).

Elles s'adressent à **tous les transporteurs routiers**, dans la mesure où elles n'exigent aucun investissement particulier sur le plan logistique :

- elles s'adressent à des transporteurs routiers ne souhaitant pas ou ne disposant **pas de la capacité d'investir dans la chaîne logistique**, comme l'exige le transport combiné ;
- elles traitent les **semi-remorques standard** ;
- elles proposent une **manutention horizontale**, permettant de faire rouler les semi-remorques jusque sur les wagons ;
- les navettes forment des **trains complets**, sans arrêts intermédiaires.

Positionnées comme une alternative au mode routier, leur objectif est de créer de véritables « itinéraires routiers bis » sur le fer : le **positionnement des terminaux** d'une autoroute ferroviaire à proximité immédiate d'axes routiers porteurs d'un trafic important de poids lourds ou de pôles générateurs de trafic poids lourds (ports avec terminal ferry, terminal ferroviaire de Calais-Frethun,...) est donc déterminant. Ainsi, sur l'axe de leur parcours, les transporteurs routiers peuvent charger sur les trains d'autoroute ferroviaire leur semi-remorque habituelle, sans acquisition ou adaptation de leur matériel, en bénéficiant d'une **souplesse d'utilisation du service similaire au mode routier**, grâce à des départs réguliers, une ouverture du service sept jours sur sept, 24 heures sur 24, et des opérations simples et rapides de chargement et de déchargement des semi-remorques sur les trains.

Le succès actuel de fréquentation de l'AF Perpignan-Luxembourg, montre son champ de pertinence pour les transporteurs n'ayant pas dû investir dans des infrastructures logistiques.

**L'Etat s'est ainsi engagé par la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement à soutenir le développement des autoroutes ferroviaires - tout en poursuivant son engagement en faveur du transport combiné -, dans le but de diversifier et d'augmenter globalement la part de marchandises transportées par des modes alternatifs à la route.**

### La complémentarité entre les différentes offres de fret ferroviaire

#### En matière d'infrastructure :

Quel que soit le type de service de fret ferroviaire mis en œuvre, il utilise le même réseau ferroviaire ; les investissements qui peuvent être engagés dans le cadre d'un service particulier profitent donc généralement à l'ensemble des offres.

A titre d'illustration, le projet d'autoroute ferroviaire atlantique doit permettre la mobilisation d'investissements sur le réseau qui bénéficieront pour l'essentiel à l'ensemble des circulations de fret. Il contribuerait, à ce titre, à la mise à niveau du réseau du sud-ouest, elle-même incontournable pour le développement du transport combiné sur un axe majeur de trafics de marchandises répertorié au niveau européen comme corridor majeur de fret.



Pour l'ensemble de la gamme d'offre de fret ferroviaire, les conditions d'une reconquête reposent également sur des sillons de qualité et robustes adaptés aux exigences des clients propres à chacun de ces différents segments.

#### **En termes de service :**

La typologie des services de fret ferroviaire présentés, leurs besoins logistiques spécifiques et les investissements associés, et le positionnement de leurs terminaux respectifs, montrent qu'ils s'adressent à des cibles différentes, complémentaires et non concurrentes, permettant une couverture totale du champ de pertinence du mode ferroviaire sur lequel doit s'inscrire son développement.

Globalement, le trafic des services d'autoroute ferroviaire a progressé de 50% en 2010, plus de 30% en 2011. Parallèlement, le transport combiné ferroviaire a connu une légère reprise en 2010 de l'ordre de 3% et de 20% en 2011.

#### 3.2.2.6.4. Commentaires et appréciations de la commission d'enquête :

**La commission d'enquête constate que le concept d'autoroute ferroviaire figure à l'article 11 de la Loi n° 2009-967 DU 03 Août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.**

**La commission note que le concept d'Autoroute ferroviaire ne s'oppose pas à celui du transport combiné que la loi propose d'encourager de la même manière.**

**Dans son mémoire en réponse du 04 juillet 2014, le maître d'ouvrage et le Ministère de l'Ecologie précisent notamment :**

***« Plus de 362 M€ ont été versés depuis 2003 par l'État sous la forme d'aides aux investissements et d'aides à la compensation partielle du surcoût des transbordements pour soutenir les services de transport combiné. Ces montants viennent s'ajouter au financement de l'aménagement et de la maintenance des réseaux, qui bénéficie aux opérateurs de transport combiné, notamment pour le transport combiné rail-route ».***

**L'Etat s'est ainsi engagé par la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement à soutenir le développement des autoroutes ferroviaires - tout en poursuivant son engagement en faveur du transport combiné -, dans le but de diversifier et d'augmenter globalement la part de marchandises transportées par des modes alternatifs à la route.**

**En conséquence, s'agissant d'un enjeu national inscrit dans la Loi n° 2009-967 du 03 Août 2009, la commission d'enquête prend acte que cette disposition législative s'impose à toutes les parties prenantes du dossier.**

**La commission d'enquête constate de plus, le caractère complémentaire et équilibré des aides versées par l'Etat aux différents acteurs du transport par rail et fait observer que l'utilisation de fonds publics qui a suscité nombre d'observations lors de l'enquête publique, constitue une pratique généralisée à tout le transport de marchandises par le rail.**

