

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

2^{ème} ENQUETE



Enquête publique unique du lundi 23 juin 2014 au mercredi 23 juillet 2014 inclus

RAPPORT, AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

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

1. PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	10
1.1. Objet de l'enquête publique unique	11
1.1.1. Nature et caractéristiques du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique	11
1.1.2. Les objectifs du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique	12
1.1.3. Les maîtres d'ouvrage	13
1.1.4. Les déclarations de projet.....	13
1.1.5. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Tarnos (40).	15
1.2. Cadre juridique de l'enquête publique unique	16
1.3. Justification de la présente enquête publique	16
1.4. Désignation de la commission d'enquête	16
1.5. Modalités de l'enquête publique.....	17
1.6. Examen du dossier d'enquête mis à la disposition du public	18
1.6.1. Un dossier d'enquête publique unique « Déclarations de projet » :	18
1.6.2. Un dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Tarnos (40) :	18
1.7. Documents complémentaires demandés et/ou mis à la disposition de la commission d'enquête	19
2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE	20
2.1. Publicité de l'enquête	21
2.1.1. L'affichage.....	21
2.1.1.1. Sur l'itinéraire	21
2.1.1.2. Dans les communes et préfectures impactées par le projet	21
2.1.2. Les parutions dans les journaux	21
2.1.2.1. Les parutions dans la presse nationale	21
2.1.2.2. Les parutions dans la presse locale	21
2.1.3. Les autres mesures de publicité	22
2.1.3.1. Par l'autorité organisatrice de l'enquête	22
2.1.3.2. Par les communes concernées par l'enquête	22
2.1.4. Contrôle des mesures de publicité	22
2.2. La consultation et les informations préalables.....	23
2.3. Examen de la procédure	23
2.4. Rencontre préalable du président de la commission d'enquête avec l'autorité organisatrice de l'enquête.....	23
2.5. Réunions et formalités diverses	23
2.5.1. Rencontre de l'ensemble des maîtres d'ouvrage concourant à la réalisation du projet.....	23
2.5.2. Paraphe des registres.....	23
2.6. Organisation pratique de l'enquête.....	23
2.7. Déroulement des permanences	25
2.7.1. Organisation et tenue des permanences	25
2.7.1.1. Organisation des permanences.....	25
2.7.1.2. Tenue des permanences	25
2.7.2. Déroulement des permanences	25
2.7.2.1. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Jean Pierre CHAULET (secteur 1)	25
2.7.2.1.1. Dans la commune de Noisy-le-Grand.....	26
2.7.2.1.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Noisy-le-Grand	26
2.7.2.1.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Noisy-le-Grand.....	26
2.7.2.1.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Noisy-le-Grand	26
2.7.2.1.1.4. Autres entretiens ou rencontres.	26
2.7.2.1.2. Dans la commune de Champigny	26

2.7.2.1.2.1.	Vérification de l’affichage et des mesures de publicité à Champigny.....	26
2.7.2.1.2.2.	Conditions d’organisation et de déroulement de l’enquête à Champigny	26
2.7.2.1.2.3.	Entretien avec le maire de la commune de Champigny.....	27
2.7.2.1.2.4.	Autres entretiens ou rencontres.	27
2.7.2.1.3.	Dans la commune de Villeneuve-Saint-Georges	27
2.7.2.1.3.1.	Vérification de l’affichage et des mesures de publicité à Villeneuve-Saint-Georges.....	27
2.7.2.1.3.2.	Conditions d’organisation et de déroulement de l’enquête à Villeneuve-Saint-Georges	27
2.7.2.1.3.3.	Entretien avec le maire de la commune de Villeneuve-Saint Georges	27
2.7.2.1.3.4.	Autres entretiens ou rencontres.	27
2.7.2.2.	Déroulement des permanences dans le secteur de M. Dominique VASSEUR (secteur 2)	28
2.7.2.2.1.	Dans la commune de Peroy-les-Gombries.....	28
2.7.2.2.1.1.	Vérification de l’affichage et des mesures de publicité à Peroy-les-Gombries	28
2.7.2.2.1.2.	Conditions d’organisation et de déroulement de l’enquête à Peroy-les-Gombries	28
2.7.2.2.1.3.	Entretien avec le maire de la commune de Peroy-les-Gombries et/ou adjoint du maire.	28
2.7.2.2.1.4.	Autres entretiens ou rencontres.	28
2.7.2.2.2.	Dans la commune de Bobigny	29
2.7.2.2.2.1.	Vérification de l’affichage et des mesures de publicité à Bobigny.....	29
2.7.2.2.2.2.	Conditions d’organisation et de déroulement de l’enquête à Bobigny	29
2.7.2.2.2.3.	Entretien avec le maire de la commune de Bobigny et/ou adjoint du maire.....	29
2.7.2.2.2.4.	Autres entretiens ou rencontres.	29
2.7.2.2.3.	Dans la commune de Rosny-sous-Bois.....	29
2.7.2.2.3.1.	Vérification de l’affichage et des mesures de publicité à Rosny-sous-Bois	29
2.7.2.2.3.2.	Conditions d’organisation et de déroulement de l’enquête à Rosny-sous-Bois.....	30
2.7.2.2.3.3.	Entretien avec le maire de la commune de Rosny-sous-Bois et/ou adjoint du maire	30
2.7.2.2.3.4.	Autres entretiens ou rencontres	30
2.8.	Recueil des registres	30
2.9.	Procès-verbal de synthèse.....	31
2.10.	Mémoire en réponse des maîtres d’ouvrage	31
2.11.	Réunions de la commission d’enquête après la fin de l’enquête	31
2.11.1.	Réunion de la commission d’enquête le 29 juillet 2014	31
2.11.2.	Réunion de la commission d’enquête le 27 août 2014.....	31
2.12.	Dépassement du délai de remise du rapport d’enquête publique unique	31
2.13.	Remise des rapports d’enquête le 3 septembre 2014	32
3.	EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE	33
3.1.	Les observations, courriers e courriels recueillis	34
3.1.1.	Tableau récapitulatif des observations, courriers et courriels recueillis dans l’ensemble des 2 secteurs d’enquête	35
3.1.2.	Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes des observations, courriers et courriels recueillis dans l’ensemble des 2 secteurs d’enquête	36
3.1.3.	Examen détaillé des observations écrites, courriers et courriels recueillis au cours de l’enquête.....	37
3.2.	Les thèmes élaborés.....	38
3.2.1.	Thème 1 : Nuisances sonores et vibratoires. Pollution et santé	40
3.2.1.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	40
3.2.1.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique	46
3.2.1.3.	Questions complémentaires de la commission d’enquête.....	46
3.2.1.4.	Avis et commentaires des maîtres d’ouvrage.....	49
3.2.1.5.	Appréciations de la commission d’enquête.....	50
3.2.2.	Thème 2 : Le transport de matières dangereuses	52
3.2.2.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	52
3.2.2.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique	59
3.2.2.3.	Questions complémentaires de la commission d’enquête.....	59

3.2.2.4.	Avis et commentaires des maîtres d’ouvrage.....	59
3.2.2.5.	Appréciations de la commission d’enquête.....	62
3.2.3.	Thème 3 : Les dépréciations immobilières	64
3.2.3.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	64
3.2.3.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique	68
3.2.3.3.	Questions complémentaires de la commission d’enquête.....	68
3.2.3.4.	Avis et commentaires des maîtres d’ouvrage.....	68
3.2.3.5.	Appréciations de la commission d’enquête.....	69
3.2.4.	Thème 4 : Le tracé, variantes et suggestions	71
3.2.4.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	71
3.2.4.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique	73
3.2.4.3.	Questions complémentaires de la commission d’enquête.....	73
3.2.4.4.	Avis et commentaires des maîtres d’ouvrage.....	73
3.2.4.5.	Appréciations de la commission d’enquête.....	74
3.2.5.	Thème 5 : Concertation et qualité du dossier.....	75
3.2.5.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers ou courriels relatifs à ce thème	75
3.2.5.2.	Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique	79
3.2.5.3.	Questions complémentaires de la commission d’enquête.....	79
3.2.5.4.	Avis et commentaires des maîtres d’ouvrage.....	79
3.2.5.5.	Appréciations de la commission d’enquête.....	80
3.2.6.	Thème 6 : Divers	81
3.2.6.1.	Sous-thème 61 : Economie et rentabilité de l’autoroute ferroviaire Atlantique.....	81
3.2.6.1.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-thème	81
3.2.6.1.2.	Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	82
3.2.6.1.3.	Avis et commentaires des maîtres d’ouvrage.....	82
3.2.6.1.4.	Appréciations de la commission d’enquête.....	82
3.2.6.2.	Sous-thème 62 : Les fermetures de passages à niveau – Sécurité et ralentissement en termes de circulation routière.....	83
3.2.6.2.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-thème	83
3.2.6.2.2.	Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	83
3.2.6.2.3.	Question complémentaire de la commission d’enquête	83
3.2.6.2.4.	Avis et commentaires des maîtres d’ouvrage.....	83
3.2.6.2.5.	Appréciations de la commission d’enquête.....	84
3.2.6.3.	Sous-thème 63 : La création ultérieure éventuelle de plateformes intermédiaires	85
3.2.6.3.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-thème	85
3.2.6.3.2.	Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	87
3.2.6.3.3.	Avis et commentaires des maîtres d’ouvrage.....	87
3.2.6.3.4.	Appréciations de la commission d’enquête.....	87
3.2.6.4.	Sous-thème 64 : Le gaspillage d’énergie – Traction électrique et traction diesel.....	88
3.2.6.4.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-thème	88
3.2.6.4.2.	Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	88
3.2.6.4.3.	Avis et commentaires des maîtres d’ouvrage	88
3.2.6.4.4.	Appréciations de la commission d’enquête	88
3.2.6.5.	Sous-thème 65 : L’impact environnemental du projet notamment sur la faune et la flore	89
3.2.6.5.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-thème	89
3.2.6.5.2.	Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	89
3.2.6.5.3.	Avis et commentaires des maîtres d’ouvrage	89

3.2.6.5.4.	Appréciations de la commission d'enquête	89
3.2.6.6.	Sous-thème 66 : Le mauvais état du réseau, notamment en région parisienne et l'entretien des ouvrages	90
3.2.6.6.1.	Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-thème	90
3.2.6.6.2.	Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique	92
3.2.6.6.3.	Question complémentaire de la commission d'enquête.....	94
3.2.6.6.4.	Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage	94
3.2.6.6.5.	Appréciations de la commission d'enquête	95
4.	AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE	96
4.1.	Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la déclaration de projet portant sur l'intérêt général de l'AFA pour Réseau Ferré de France	97
4.1.1.	Avis sur la déclaration de projet de l'AFA pour Réseau Ferré de France.....	98
4.1.1.1.	Préambule.....	98
4.1.1.2.	Le projet soumis à enquête	98
4.1.1.3.	Les objectifs du projet.....	99
4.1.1.4.	Le déroulement de l'enquête portant sur le projet d'AFA.....	99
4.1.1.5.	L'analyse du projet relatif aux travaux prévus sur le réseau ferré de France	100
4.1.2.	Conclusions sur la déclaration de projet de l'AFA pour Réseau Ferré de France	109
4.1.2.1.	Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur le réseau ferré de France.....	109
4.1.2.2.	Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur le réseau ferré de France.	110
4.2.	Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la déclaration de projet portant sur l'intérêt général du terminal de transbordement de Dourges	113
4.2.1.	Avis sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Dourges	114
4.2.1.1.	Préambule.....	114
4.2.1.2.	Le projet soumis à enquête.	114
4.2.1.3.	Les objectifs du projet.	114
4.2.1.4.	Rôle de la plateforme de transbordement de Dourges.	114
4.2.1.5.	Les enjeux identifiés sur la plateforme de Dourges.....	116
4.2.1.6.	Le bilan de la concertation menée sur le projet de plateforme de Dourges.....	117
4.2.1.7.	Le déroulement de l'enquête portant sur le projet de plateforme de Dourges.....	118
4.2.2.	Conclusions sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Dourges	118
4.2.2.1.	Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Dourges.....	118
4.2.2.2.	Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Dourges.	118
4.3.	Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la déclaration de projet portant sur l'intérêt général du terminal de transbordement de Tarnos	120
4.3.1.	Avis sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Tarnos	121
4.3.1.1.	Préambule.....	121
4.3.1.2.	Le projet soumis à enquête.	121
4.3.1.3.	Les objectifs du projet.	121
4.3.1.4.	Rôle de la plateforme de transbordement de Tarnos.....	121
4.3.1.5.	Les enjeux identifiés sur la plateforme de Tarnos.....	123
4.3.1.6.	Le bilan de la concertation menée sur le projet de plateforme de Tarnos	124
4.3.1.6.1.	Modalités de la concertation effectuée à Tarnos.....	124
4.3.1.6.2.	Les observations et avis émis sur le projet de plateforme de Tarnos.....	124
4.3.1.7.	Le déroulement de l'enquête portant sur le projet de plateforme de Tarnos	125
4.3.1.8.	L'analyse du projet relatif aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos	126
4.3.2.	Conclusions sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Tarnos	135
4.3.2.1.	Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos.	135

4.3.2.2.	Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos..	135
4.4.	Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Tarnos	138
4.4.1.	Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Tarnos	139
4.4.1.1.	Situation actuelle	139
4.4.1.2.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation actuelle du PLU	139
4.4.1.3.	Impacts du projet vis-à-vis du PADD	139
4.4.1.4.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport des orientations d'aménagement	140
4.4.1.5.	Impacts du projet vis-à-vis du rapport des règles d'urbanisme par zone	140
4.4.1.6.	Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés	140
4.4.1.7.	Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage	141
4.4.1.8.	Liste récapitulative des pièces à modifier.....	143
4.4.2.	Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Tarnos	144
4.4.2.1.	Sur la forme et la procédure de cette enquête de mise en compatibilité du PLU de Tarnos	144
4.4.2.2.	Sur le fond de cette enquête de mise en compatibilité du PLU de Tarnos	144





Pièces jointes

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

- Pièce 1** : Décision N°E1400074/59 du 20 mai 2014 de Madame la présidente du tribunal administratif de Lille désignant une commission d'enquête chargée de « procéder à une enquête supplémentaire ayant pour objet le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes) »;
- Pièce 2** : Arrêté préfectoral du 23 mai 2014 de Monsieur le préfet du Pas-de-Calais portant ouverture de l'enquête publique unique 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** : Dossier d'enquête publique unique concernant le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique (joint à la 1^{ère} enquête);
- Pièce 4** : Tirage particulier du plan cadastral précisant le tracé de la future autoroute ferroviaire Atlantique en région parisienne ;
- Pièce 5** : Exemplaire de l'affiche mise en place le long de l'itinéraire des 25 communes impactées par le projet AFA ;
- Pièce 6** : Copie des extraits des insertions dans les journaux nationaux et locaux de l'avis d'enquête ;
- Pièce 7** : Extraits des mesures de publicité prises par des communes concernées par l'enquête sur leur site internet;
- Pièce 8** : Contrôles et constats d'huissier accompagnés, pour chacun des points contrôlés de photos prises sur place fournis par la Société Publilégal ;
- Pièce 9** : Registres recueillis à la fin de l'enquête ;
- Pièce 10** : Courriers adressés au président de la commission d'enquête ;
- Pièce 11** : Courriels recueillis sur le registre électronique mis en place sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais ;
- Pièce 12** : Procès-verbal de synthèse adressé aux maîtres d'ouvrage le 30 juillet 2014 après la fin de l'enquête ;
- Pièce 13** : Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage adressé à la commission d'enquête (reçu le 18 août 2014, par voie postale);

- Pièce 14** : Lettre du président de la commission d'enquête, en date du 1^{er} 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 (se reporter à la pièce **24** jointe au rapport sur la 1^{ère} enquête) ;
- Pièce 15** : Réponse du préfet du Pas-de-Calais, en date du 25 juillet 2014, accordant un délai de remise du rapport d'enquête (se reporter à la pièce **25** jointe au rapport sur la 1^{ère} 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.





**PRESENTATION DE
L'ENQUÊTE PUBLIQUE
UNIQUE**

1.1. **Objet de l'enquête publique unique**

L'enquête publique unique a pour objectif de présenter au public le projet (et le programme plus large dans lequel il s'insère) de façon à ce qu'il puisse s'exprimer sur l'intérêt du projet au regard de ses objectifs, son coût, de ses avantages et de ses effets.

Le projet nécessite la réalisation d'une étude d'impact.

Dans la mesure où le projet est soumis à la réalisation de plusieurs enquêtes, dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement, les maîtres d'ouvrages ont décidé de mener une enquête unique comme le leur permet l'article L. 123-6 de ce même Code.

Cette enquête unique regroupe donc, présentés au sein du présent dossier d'enquête, l'ensemble des informations qui sont exigées pour chacun des objets de l'enquête listés ci-dessous :

- Enquêtes exigées et régies par le Code de l'environnement (articles L123-1 et suivants) lorsqu'une étude d'impact doit être réalisée, ce dossier comprend la présentation du projet et de ses effets sur l'environnement et la santé humaine
 - ▶ Pour la réalisation des travaux sur le réseau ferré national ;
 - ▶ Pour la réalisation du projet de terminal de Tarnos ;
 - ▶ Pour la réalisation du projet de terminal de Dourges.
- Enquête exigée par le code de l'urbanisme lorsqu'une mise en compatibilité du document d'urbanisme doit être réalisée (article L123-14) :
 - ▶ Pour la réalisation du projet de terminal de transbordement de Tarnos, mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la commune de Tarnos.

1.1.1. **Nature et caractéristiques du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique**

Le développement des échanges entre la péninsule ibérique, la France et le nord de l'Europe, conduira à un accroissement important des transports de marchandises le long de la façade Atlantique.

La Loi dite « Grenelle I » prévoit qu'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.

Ainsi, l'autoroute ferroviaire Atlantique devrait permettre d'assurer le transit d'une partie des camions entre l'Europe du sud et l'Europe du nord, en connexion avec les grands corridors de fret du nord de l'Europe.

Le service pourra être prolongé vers l'Espagne lorsque les infrastructures ferroviaires espagnoles concernées auront été adaptées à l'écartement standard des rails en Europe.

L'autoroute ferroviaire Atlantique traverse la France du nord au sud-ouest :

- Un terminal de transbordement est localisé à Dourges (département du Pas de Calais) ;
- Un terminal de transbordement est situé à Tarnos (département des Landes) ;

- Entre ces deux terminaux, les trains utilisent le réseau ferré national existant.

Selon les maîtres d'ouvrage, les principaux enjeux se trouvent au niveau des deux terminaux de transbordement, à Dourges et à Tarnos.

Sur le réseau ferré national, certaines communes présentent des enjeux plus particuliers en raison :

- Soit de la circulation des trains sur la voie unique existante :
 - ▶ Entre Lusignan et Saint-Maixent-l'École pour les communes de : Lusignan, Rouillé, Pamproux, Salles, Saint-Eanne, Nanteuil, St-Maixent-l'École ;
 - ▶ Entre Niort et Saintes pour les communes de : Niort, Aiffres, Fors, Marigny, Beauvoir-sur-Niort, Prisse-la-Charrière, Belleville, Saint-Etienne-la-Cigogne, Villeneuve-la-Comtesse, La Croix-Comtesse, Vergné, Loulay, St Denis-du-Pin, St-Jean-d'Angely, Asnières-la-Giraud, Saint Hilaire de Villefranche, Le Douhet, Fontcouverte, Saintes.
- Soit de la réalisation de travaux de mise au gabarit, notamment des ouvrages d'art, pour les communes de :
 - ▶ Bayonne et Le Boucau ;
 - ▶ Saintes ;
 - ▶ Poitiers ;
 - ▶ Sery-Margneval.

Les services d'autoroutes ferroviaires empruntent les lignes ferroviaires classiques.

Cependant le format de l'ensemble du wagon et de la semi-remorque nécessite un gabarit ferroviaire suffisant. C'est pourquoi, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire, des travaux de dégagement des gabarits hauts (par exemple les tunnels et les ponts routiers) et bas (par exemple dans le cas où des équipements se trouveraient anormalement proches de la voie : quais, marchepieds, panneaux de signalisation) peuvent être nécessaires.

1.1.2. Les objectifs du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique

Les objectifs annoncés du service d'autoroute ferroviaire Atlantique sont les suivants :

- Accompagner la croissance des besoins de transport de marchandises ;
- Offrir au fret ferroviaire un lien direct entre le nord de l'Europe, la France et l'Espagne et accéder à un marché de 950 000 semi-remorques/an en 2015 et 1,1 millions semi-remorques /an en 2023 transitant par la route ;
- Rééquilibrer les flux de marchandises sur l'axe Atlantique et désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité ;
- Optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité ;

Les autoroutes ferroviaires devraient également permettre à leurs clients, les transporteurs routiers, d'améliorer leur performance CO2 ; l'affichage de celle-ci devient obligatoire à partir du 1er octobre 2013 pour toutes les prestations de transport en France.

1.1.3. Les maîtres d'ouvrage

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.

La réalisation des terminaux de transbordement et l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire sont confiées à un concessionnaire. Le concessionnaire est chargé de réaliser les études et travaux dans le périmètre des terminaux de transbordement, jusqu'aux limites du réseau ferré national..

LORRY-RAIL 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).

Le contrat de concession a été signé le 20 mars 2014.



VIA 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. VIA Atlantique assure les études et la construction des 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, l'Etat deviendra propriétaire des terminaux et pourra organiser la poursuite du service d'autoroute ferroviaire.

VIA 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.



RFF est le propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il a en charge l'aménagement et le développement du réseau. Il est chargé des travaux d'adaptation de l'itinéraire ferroviaire : réaliser les études et les travaux, notamment de mise au gabarit sur l'infrastructure ferroviaire pour permettre la mise en place du service d'autoroute ferroviaire.

RFF est responsable de la production de l'étude d'impact, du mémoire complémentaire à l'étude d'impact, et des pièces du dossier d'enquête publique traitant des aménagements sur le réseau ferré national.

1.1.4. Les déclarations de projet

L'étude d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements (publics ou privés) a pour objet :

- D'informer le public et les parties prenantes au projet des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.
- De formaliser le processus décisionnel ayant conduit au choix du projet présenté à l'enquête.
- D'éclairer l'autorité administrative sur la nature et le contenu de la décision à prendre.

L'obligation de réaliser cette étude d'impact est définie par l'article L122-1 du Code de l'environnement. Les raisons, notamment les caractéristiques du projet, qui imposent la rédaction de l'étude d'impact pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, découlent de l'article R.122- et de son tableau annexe.

Rubrique concernée (annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement)	Nature des travaux de l'autoroute ferroviaire atlantique entrant dans cette catégorie	Détermination quant à la nécessité de réaliser une étude d'impact
Infrastructures ferroviaires <i>Rubrique 5a : voies pour le trafic ferroviaire à grande distance, à l'exclusion des voies de garage.</i>	Travaux sur le réseau ferré national : modification des gabarits hauts et bas de l'infrastructure existante, notamment par modification du gabarit de certains ouvrages d'art.	Étude d'impact systématique
Infrastructures ferroviaires <i>Rubrique 5a : autres voies ferroviaires de plus de 500 mètres</i>	Installations terminales embranchées (section de voie ferrée n'appartenant pas à Réseau ferré de France et localisée entre la plateforme de transbordement et la limite du réseau ferré national).	Étude d'impact « au cas par cas »
Infrastructures ferroviaires <i>Rubrique 5b : Création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux</i>	Création des plateformes de transbordement de Dourges et de Tarnos (ensemble des travaux nécessaires à la construction de la plateforme de transbordement, de ses voies de circulation et équipements).	Étude d'impact systématique
Ouvrages d'art		
Rubrique 7a) Pont d'une longueur inférieure à 100 mètres	Travaux de mises au gabarit des tunnels de Mousserolles (longueur 219 mètres), de Camps de Prat (longueur 380 mètres), de St-Esprit (longueur 176 mètres), de Poitiers (longueur 322 mètres) et de Séry (longueur 170 mètres).	Etude d'impact « au cas par cas »
Rubrique 7b) Tunnel ou tranchées couvertes d'une longueur supérieure à 300 mètres		
Rubriques 7b) Tunnel ou tranchée couverte d'une longueur inférieure à 300 mètre		Travaux de mises au gabarit des ponts-routes de la Citadelle et des Arcivaux

Le Code de l'environnement précise que les projets pour lesquels une étude d'impact doit être réalisée font l'objet d'une enquête publique telle que définie par les articles L123-1 et suivants.

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique fait partie des catégories de projets pour lesquels une étude d'impact doit être réalisée et présentée dans le cadre d'une enquête publique.

S'agissant d'un projet de l'État sous maîtrise d'ouvrage d'une part d'un établissement public de l'État (Réseau ferré de France) et d'autre part d'un concessionnaire de l'État, les autorités compétentes pour ouvrir et organiser l'enquête sont :

- Le préfet du Pas-de-Calais, autorité de l'État compétente pour le terminal de transbordement de Dourges ;
- Le préfet des Landes, autorité de l'État compétente pour le terminal de transbordement de Tarnos et autorité compétente pour prononcer la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ;
- Le président de RFF, autorité compétente pour le réseau ferré national.

A l'issue de l'enquête, et selon les conclusions du commissaire enquêteur, ces autorités pourront décider de la poursuite du projet, en y intégrant les remarques et observations faites pendant l'enquête. Les décisions pouvant être adoptées, au vue de l'ensemble des pièces du dossier, sont les suivantes :

- **Déclaration de projet** portant sur l'intérêt général du projet, prise par le préfet du Pas-de-Calais, autorité de l'État compétente pour le terminal de transbordement de Dourges ;
- **Déclaration de projet** portant sur l'intérêt général du projet, prise par le préfet des Landes, autorité de l'État compétente pour le terminal de transbordement de Tarnos. Le préfet soumet l'ensemble des éléments concernant la mise en compatibilité à l'avis de l'organe délibérant de l'établissement public compétent en matière d'urbanisme, lequel dispose de deux mois pour émettre un avis. La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme. ;
- **Déclaration de projet** portant sur l'intérêt général du projet, prise par le président de RFF, autorité compétente pour le réseau ferré national.

1.1.5. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Tarnos (40).

Lorsque la réalisation des travaux, ouvrages et installations tels que ceux du Terminal de transbordement de Tarnos est incompatible avec les prescriptions d'un POS ou d'un PLU approuvé, la levée de l'incompatibilité est effectuée conformément aux dispositions prévues par les articles L123-16 et R123-23 du Code de l'Urbanisme.

Or le document d'urbanisme en vigueur sur la commune de Tarnos (plan local d'urbanisme ou PLU) n'est pas compatible avec le projet de terminal de Tarnos.

Le Code de l'urbanisme précise, dans son article L123-14 que, comme c'est le cas pour la commune de Tarnos, la réalisation d'un projet présentant un caractère d'intérêt général et nécessitant une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, peut faire l'objet d'une déclaration de projet. Dans ce cas, l'enquête publique (ici l'enquête publique unique) porte à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de Tarnos.

La déclaration de projet de l'opération de réalisation du terminal de Tarnos, opération qui n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme, devrait intervenir au terme de la procédure prévue par le Code de l'urbanisme (article L123-14-2), qui définit les dispositions nécessaires pour assurer la mise en compatibilité.

1.2. Cadre juridique de l'enquête publique unique

L'enquête décrite ci-dessus se situe dans le cadre juridique défini entre autres par les différents articles cités du :

- Code de l'environnement,
- Code de l'urbanisme,

1.3. Justification de la présente enquête publique

Une première enquête publique unique sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique s'est déroulée du 5 mai 2014 au 5 juin 2014.

Peu après le début de cette enquête, RFF, un des maîtres d'ouvrage de ce projet s'est rendu compte que 25 communes impactées par le projet avaient été omises dans l'arrêté d'organisation de l'enquête en cours. Les services juridiques du maître d'ouvrage et de l'autorité organisatrice de l'enquête faisant référence à des jurisprudences du Conseil d'Etat :

- CE, Ass, 3 mars 1993, req. N° 115073, conclusions SANSON ;
- CE, 2 juin 2003, req. N°243215, conclusions MAUGUE ;
- CE, 28 mars 2011, rec. N°330256, conclusions GUYOMAR ;

ont préconisé de faire diligenter, par la même commission d'enquête, une seconde enquête publique unique, pour les 25 communes omises initialement.

Tel est l'objet du présent rapport relatif à cette seconde enquête publique conduite du 23 juin 2014 au 23 juillet 2014.

1.4. Désignation de la commission d'enquête

Par décision N°E14000074/59 du 20 mai 2014, Madame la présidente du tribunal administratif de Lille a désigné une commission d'enquête chargée de « *procéder à une enquête supplémentaire ayant pour objet le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes)* »

Cette commission d'enquête est composée de :

- M. Jean-Pierre CHAULET, général de gendarmerie (E.R.) en tant que président de la commission ;
- M. André LE MORVAN, ingénieur CNAM, chef de service qualité du produit gaz à EDF-GD, retraité, en tant que membre titulaire de la commission ;
- M. Dominique VASSEUR, commandant de police, retraité, en tant que membre titulaire de la commission ;
- M. Michel BADAIRE, technicien SICAP, retraité, en tant que membre titulaire de la commission ;
- M. Pierre DOLLE, retraité de la police nationale, en tant que membre titulaire de la commission ;
- M. Hervé REDONDO, officier de gendarmerie, retraité, en tant que membre titulaire de la commission ;
- M. Jacques LISSALDE, ingénieur des travaux publics de l'Etat, retraité, en tant que membre titulaire de la commission ;
- M. Jean-Michel BORDES, retraité de la fonction publique, en tant que membre suppléant de la commission
- M. Bernard PIPET, commandant de police honoraire, en tant que membre suppléant de la commission ;

(En cas d'empêchement de M. Jean-Pierre CHAULET, la présidence de la

commission sera assurée par M. André LE MORVAN, membre titulaire de la commission)

Une copie de cette décision figure en **pièce 1 jointe**.

1.5. Modalités de l'enquête publique

Monsieur le préfet du Pas-de-Calais, en tant qu'autorité organisatrice de l'enquête (Cf. courrier de M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche du 1^{er} août 2013 et décision conjointe du préfet des Landes, du préfet du Pas-de-Calais et du président de RFF du 28 septembre 2013) a publié le 23 mai 2014 un arrêté préfectoral d'«*ouverture d'enquête publique unique portant :*

- *sur la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Tarnos (département des Landes) ;*
- *sur la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Dourges (département du Pas-de-Calais) ;*
- *sur la déclaration de projet relative aux travaux sur le réseau ferré national dans le cadre du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique par Réseau Ferré de France ;*
- *sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Tarnos ;*
- *et leurs impacts environnementaux. »*

Cet arrêté indique les modalités de cette enquête, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont :

- que sa durée est fixée à 31 jours consécutifs du lundi 23 juin 2014 au mercredi 23 juillet 2014,
- que le périmètre de l'enquête publique s'étend sur 25 communes et 5 départements ;
- qu'un exemplaire papier du dossier d'enquête ainsi qu'un registre côté et paraphé par la commission d'enquête sera déposé dans les préfectures chefs-lieux des 5 départements traversés, et dans chacune des 25 communes impactées par le projet ;
- que le dossier d'enquête pourra être consulté sur le site : www.viia.fr;
- que le siège de l'enquête est fixé à préfecture du Pas-de-Calais, rue Ferdinand Buisson, 62020 Arras Cedex 9 ;
- qu'un registre électronique est mis à la disposition du public sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais ;
- que les courriers peuvent être adressés au président de la commission d'enquête, en préfecture du Pas-de-Calais à l'adresse indiquée ci-dessus ;
- qu'un des membres de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public dans 6 communes lieux de permanence, aux lieux, dates et horaires fixés dans un tableau inclus dans l'arrêté.
- que l'avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans au moins deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements concernés et également 15 jours au moins avant le début de l'enquête dans deux journaux à diffusion nationale :

- que cet avis sera publié par voie d'affichage, aux endroits habituels d'affichage administratif 15 jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci par les maires des 25 communes et dans les 5 préfectures impactées par le projet ;
- que l'avis d'ouverture d'enquête sera mis en ligne sur le site internet des 5 préfectures impactées par le projet ;
- qu'un affichage de l'avis d'ouverture d'enquête sera effectué par les responsables du projet sur lieux prévus pour sa réalisation (à savoir le long de la voie ferrée traversant les 25 communes impactées par le projet);
- que pendant toute la durée de l'enquête publique, des informations techniques relatives au projet pourront être demandées à VIIA Atlantique et à RFF aux adresses indiquées sur l'arrêté d'organisation.















Une copie de cet arrêté figure en **pièce 2 jointe**.

1.6. Examen du dossier d'enquête mis à la disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête et dans chacune des 5 préfectures et 25 mairies lieux d'enquête concernées, il était prévu de mettre à la disposition du public un très imposant dossier (**pièce 3 jointe à la 1^{ère} enquête**). Les pièces de ce dossier d'enquête étaient les suivantes :

1.6.1. Un dossier d'enquête publique unique « Déclarations de projet » :

Ce dossier, comprenait les 14 pièces suivantes :

 01-AF-ATL-pièce 1-notice non technique - 140404-EC-MAR2014	31 p
 02-vol1-AF-ATL-pièce 2-etude impact vol1 RNT	98 p
 02-vol2-AF-ATL-pièce 2-etude impact vol2 impacts PROJET	422 p
 02-vol3-AF-ATL-pièce 2-etude impact vol3 impacts PROGRAMME	57 p
 02-vol4-AF-ATL-pièce 2-etude impact vol4 Annexes	276 p
 02-vol5-AF-ATL-pièce 2-etude d'impact_Poster Projet_Octobre 2012	1 p
 02-vol6-AF-ATL-pièce 2-etude d'impact_Poster Programme_Octobre 2012	1 p
 03-AF-ATL-pièce3-avis emis sur le projet-140402-EC	31 p
 04-vol1-AF-ATL-pièce 4-memoire complementaire_RFF_nov13_140306	35 p
 04-vol2-1-AF-ATL-pièce 4-memoire complementaire_VIIA_fev2014_memoire & annexe 1_140310	442 p
 04-vol2-2-AF-ATL-pièce 4-memoire complementaire_VIIA_Annexes 2_ecologie & 3_acoustique	127 p
 05-vol1-AF-ATL-pièce5-bilan socio economique	17 p
 05-vol2-AF-ATL-pièce 5-rapport & avis CGI sur le bilan socio eco	69 p
 06_AF-ATL-pièce 6- bilans de la concertation	47 p

1.6.2. Un dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Tarnos (40) :

 07-AF-ATL-pièce7_dossier mise en compatibilite & PV examen conjoint PPA	26 p
---	------

L'ensemble du dossier comprenait donc 1680 pages A3 soit l'équivalent de 3360 pages A4.

1.7. Documents complémentaires demandés et/ou mis à la disposition de la commission d'enquête

Après une première lecture rapide, aucun document complémentaire n'a été demandé au maître d'ouvrage.

Cependant, dès le début de l'enquête et confrontés aux réalités du terrain, les commissaires enquêteurs se sont très rapidement aperçus que la carte Poster du projet à l'échelle du 1 millionième (1 cm = 10 km) ne permettait pas d'avoir une idée précise du tracé de cette future autoroute, spécialement en zone urbaine (dont la traversée de la région parisienne).

Un tirage particulier a donc été demandé à RFF qui a permis de préciser le tracé de cette future autoroute ferroviaire en région parisienne (Cf. **pièce jointe 4**)





**DEROULEMENT DE
L'ENQUÊTE PUBLIQUE
UNIQUE**

2.1. Publicité de l'enquête

2.1.1. L'affichage

2.1.1.1. Sur l'itinéraire

Les affiches ont été mises en place sur l'itinéraire traversant les 25 communes impactées par le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique.

Un exemplaire des affiches installées figure **en pièce 5 jointe**

2.1.1.2. Dans les communes et préfectures impactées par le projet

Les affichages légaux prévus aux alinéas 1 et 2 de l'article 2 de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués dans les préfectures, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête. Lors des permanences qu'ils ont été appelés à effectuer, les commissaires enquêteurs ont, à chaque fois fait état de l'affichage qu'ils ont constaté sur leur itinéraire ou à l'entrée des mairies (Cf. paragraphe sur le déroulement de l'enquête dans chacun des secteurs ci-après).

2.1.2. Les parutions dans les journaux

Compte tenu de l'importance de ce projet d'intérêt national, la préfecture du Pas-de-Calais a, selon les stipulations de l'article 2 – 4^{ème} alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête, fait procéder à des parutions dans la presse nationale et à des parutions dans la presse locale.

2.1.2.1. Les parutions dans la presse nationale

S'agissant des parutions dans des journaux à audience nationale, les parutions ont eu lieu :

Le jeudi 5 juin 2014 dans : Aujourd'hui en France

Le jeudi 5 juin 2014 dans : La Croix

Soit 18 jours avant le début de l'enquête.

2.1.2.2. Les parutions dans la presse locale

S'agissant des parutions dans des journaux à audience locale, les parutions ont eu lieu :

N°	Journal	1ère Publication	2ème Publication	Publication supplémentaire
1	Le Parisien 60	4 juin 2014	23 juin 2014	5 juin 2014
2	Le Parisien 77	4 juin 2014	23 juin 2014	5 juin 2014
3	Le Parisien 91	4 juin 2014	23 juin 2014	5 juin 2014
4	Le Parisien 93	4 juin 2014	23 juin 2014	5 juin 2014
5	Le Parisien 94	4 juin 2014	23 juin 2014	5 juin 2014
6	Les Echos	3 juin 2014	24 juin 2014	
7	La République de Seine et Marne	2 juin 2014	23 juin 2014	
8	Le Courrier Picard 60	4 juin 2014	23 juin 2014	
9	Le Parisien 75	5 juin 2014		
10	Le Parisien 78	5 juin 2014		
11	Le Parisien 92	5 juin 2014		
12	Le Parisien 95	5 juin 2014		

Soit dans les 21 à 18 jours précédant le début de l'enquête et dans les 1^{er}

ou 2^{ème} jours après le début de l'enquête.

Les extraits de ces parutions figurent en **pièce jointe 6**

Ainsi il semble que les mesures de publicité de l'enquête publique ont respecté la réglementation en vigueur.

2.1.3. Les autres mesures de publicité

2.1.3.1. Par l'autorité organisatrice de l'enquête

L'avis d'enquête a fait l'objet, d'une publication sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais, maintenue tout le long de l'enquête, sur le lien suivant :

[http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques/Enquete-environnementale/Projet-d-autoroute-ferroviaire-Atlantique/Enquete-publique-23-juin-au-23-juillet-2014/\(language\)/fre-FR](http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques/Enquete-environnementale/Projet-d-autoroute-ferroviaire-Atlantique/Enquete-publique-23-juin-au-23-juillet-2014/(language)/fre-FR)

L'avis de l'autorité environnementale était consultable sur le même site

Un registre électronique était mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas de Calais à l'adresse internet suivante :

<http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques/Enquete-environnementale/Projet-d-autoroute-ferroviaire-Atlantique/Enquete-publique-23-juin-au-23-juillet-2014/Registre-electronique>

Et les courriels déposés étaient consultables à l'adresse suivante :

<http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques/Enquete-environnementale/Projet-d-autoroute-ferroviaire-Atlantique/Enquete-publique-23-juin-au-23-juillet-2014/Observations-emises>

Par ailleurs VIIA Atlantique avait ouvert un site internet dédié au projet de cette autoroute ferroviaire Atlantique à l'adresse suivante :

<http://www.viaa.com/enquete-publique-@/fr/view-2681-article.html>

sur lequel il était possible de télécharger en format PDF l'ensemble du dossier d'enquête publique ainsi que l'arrêté d'ouverture de l'enquête et la liste des 68 lieux d'enquête et calendrier des permanences.

Il était enfin possible, à partir du site de VIIA Atlantique d'accéder directement au registre électronique mis en ligne sur le site de la préfecture du Pas-de-Calais.

2.1.3.2. Par les communes concernées par l'enquête

Peu de communes ont communiqué sur divers supports sur cette enquête publique.

A la connaissance de la commission d'enquête 6 des 25 communes concernées par cette enquête l'ont évoquée sur leur site internet. Il s'agit des communes de Bry-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés, Le Perreux-sur-Marne, Noisy-le-Sec, Villeneuve-Saint-Georges et Bonneuil-sur-Marne (Cf. extraits des sites internet de ces communes en **pièce jointe 7**).

La commission d'enquête n'exclut cependant pas que d'autres communes concernées aient pu communiquer sur cette enquête soit par internet soit en utilisant d'autres supports.

2.1.4. Contrôle des mesures de publicité

Conformément au 3^{ème} alinéa de l'article 2 de l'arrêté d'organisation de l'enquête, les maires et préfets concernés par l'enquête ont adressé au préfet du Pas-

de-Calais, un certificat d'affichage.

Les affichages légaux prévus par le 6^{ème} alinéa de ce même article 2 sur les lieux prévus pour la réalisation du projet (les 25 communes omises dans la 1^{ère} enquête pour cette 2^{ème} enquête) ont été réalisés par la société PUBLILEGAL avec laquelle les maîtres d'ouvrage avaient passé contrat pour ce faire.

Les points d'installation des affiches mises en place le long de l'itinéraire de l'AFA traversant les 25 communes concernées par cette 2^{ème} enquête ont fait l'objet de constats d'huissiers dont certains illustrés de photographies (Cf. **pièce 8**) :

- une première série de constats une fois la mise en place terminée le 4 juin 2014, avant le début de l'enquête ;
- une seconde série de constats après la fin de l'enquête le 30 juillet 2014 et avant le démontage des affiches mises en place pour cette enquête.

2.2. La consultation et les informations préalables

Aucune consultation ni information préalable n'a été effectuée pour cette 2^{ème} enquête.

2.3. Examen de la procédure

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de cette enquête publique unique, il semble que la procédure ait été bien respectée.

2.4. Rencontre préalable du président de la commission d'enquête avec l'autorité organisatrice de l'enquête

Aucune rencontre spécifique n'a été organisée pour cette 2^{ème} enquête, le dossier d'enquête étant strictement identique à celui mis en place pour la 1^{ère} enquête.

2.5. Réunions et formalités diverses

2.5.1. Rencontre de l'ensemble des maîtres d'ouvrage concourant à la réalisation du projet

Aucune rencontre spécifique n'a été organisée pour cette 2^{ème} enquête, le dossier d'enquête étant strictement identique à celui mis en place pour la 1^{ère} enquête.

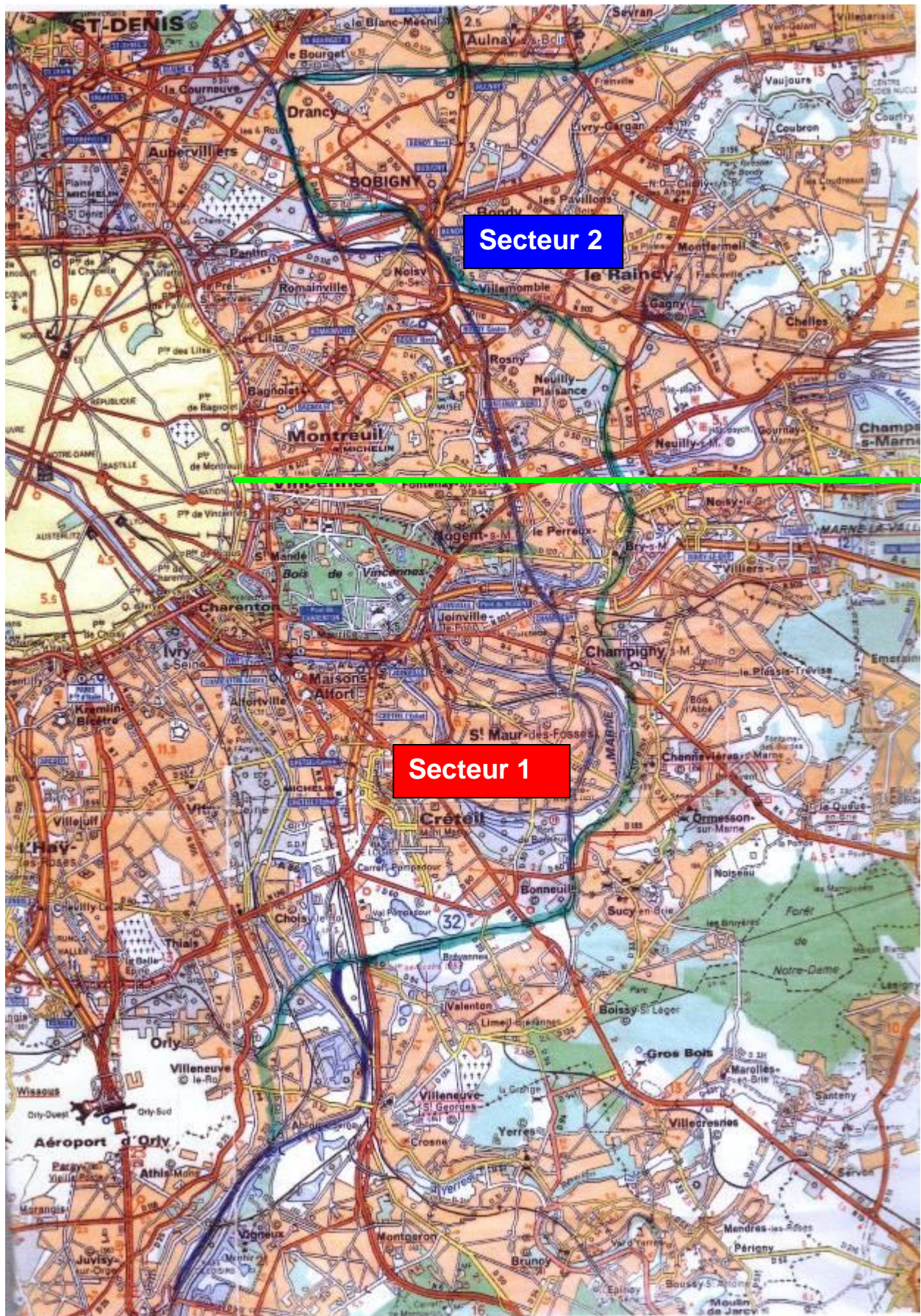
2.5.2. Paraphe des registres

Les registres vierges ont été envoyés par voie postale au président de la commission d'enquête par l'autorité organisatrice de l'enquête début juin 2014.

Après avoir été côtés et paraphés par le président de la commission d'enquête, ils ont été remis à la société PUBLILEGAL chargée de les livrer avec le dossier d'enquête à chacune des 25 communes et des 5 préfectures concernées par cette 2^{ème} enquête.

2.6. Organisation pratique de l'enquête

Le tracé comprenant 25 communes traversées par le projet a été divisé en 2 secteurs :



Dans ces deux secteurs des permanences ont été assurées par les commissaires

enquêteurs de la commission d'enquête aux jours et heures suivants :

Secteurs	Nom CE	Communes	Nbre	Permanences
Secteur 1	Jean Pierre CHAULET 6 permanences	CHAMPIGNY HOTEL DE VILLE 14, rue Talamoni	2	1 ^{ère} permanence : samedi 28 juin de 08h30 à 11h30
				2 ^{ème} permanence : mardi 22 juillet de 14h30 à 17h30
		VILLENEUVE ST GEORGES HOTEL DE VILLE 22, rue de Balzac	2	1 ^{ère} permanence : jeudi 3 juillet de 08h30 à 11h30
				2 ^{ème} permanence : mercredi 16 juillet de 15h00 à 18h00
		NOISY LE GRAND HOTEL DE VILLE Place de la libération	2	1 ^{ère} permanence : jeudi 3 juillet de 14h30 à 17h30
				2 ^{ème} permanence : mercredi 16 juillet de 08h30 à 11h30
Secteur 2	Dominique VASSEUR 6 permanences	PEROY LES GOMBRIES MAIRIE 18, rue de Ville	2	1 ^{ère} permanence : lundi 23 juin de 09h00 à 12h00
				2 ^{ème} permanence : mercredi 23 juillet de 09h00 à 12h00
		BOBIGNY HÔTEL DE VILLE 31, avenue Salvador Allende	2	1 ^{ère} permanence : lundi 23 juin de 15h00 à 18h00
				2 ^{ème} permanence : samedi 12 juillet de 09h00 à 12h00
		ROSNY SOUS BOIS HOTEL DE VILLE 20, rue Claude Pernes	2	1 ^{ère} permanence : samedi 28 juin de 09h00 à 12h00
				2 ^{ème} permanence : mercredi 23 juillet de 09h00 à 12h00

2.7. Déroulement des permanences

2.7.1. Organisation et tenue des permanences

2.7.1.1. Organisation des permanences

Chacun des commissaires enquêteurs a tenu, au nom de la commission d'enquête, les permanences dans le secteur qui lui était dévolu (Cf. paragraphe 2.8 ci-dessus).

2.7.1.2. Tenue des permanences

Les permanences ont été tenues conformément aux stipulations de l'arrêté préfectoral.

Par rapport à la première enquête et malgré la période estivale de déroulement de cette seconde enquête, la fréquentation des permanences tenues par les deux commissaires enquêteurs a été assez soutenue.

2.7.2. Déroulement des permanences

2.7.2.1. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Jean Pierre CHAULET (secteur 1)

Six permanences étaient prévues pour cette deuxième enquête à raison de deux permanences dans chacune des communes de Noisy-le-Grand, Champigny et Villeneuve Saint Georges.

Ces permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions tant matérielles que relationnelles. Elles ont vu une affluence assez soutenue tout au long de l'enquête.

Aucun incident particulier n'a eu lieu pendant le déroulement de ces permanences.

2.7.2.1.1. Dans la commune de Noisy-le-Grand

2.7.2.1.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Noisy-le-Grand

L'affichage réglementaire était apposé sur le panneau d'affichage municipal à l'entrée de la mairie.

2.7.2.1.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Noisy-le-Grand

Les deux permanences se sont déroulées au service de l'urbanisme dans une petite salle mise à la disposition du commissaire enquêteur pour l'occasion.

Le public était accueilli à l'accueil par des hôtesses qui les orientaient vers l'étage en sous-sol de l'urbanisme (des flèches et des panneaux avaient été installés à cet effet).

Au cours de ces deux permanences le commissaire enquêteur a reçu la visite d'une quinzaine de personnes venues pour l'essentiel critiquer les mesures de publicité considérées comme « *largement insuffisantes* » et faire état de leurs « *craintes sur les conséquences sonores et vibratoires du projet* ».

Deux personnes se disant en conflit avec RFF depuis plus de 10 ans sont venues se plaindre du manque de dialogue avec cet établissement public.

2.7.2.1.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Noisy-le-Grand

Le commissaire enquêteur n'a pas eu d'entretien particulier avec le maire de Noisy-le-Grand.

2.7.2.1.1.4. Autres entretiens ou rencontres.

L'adjoint au maire chargé de l'urbanisme qui travaillait dans un bureau proche du lieu de la permanence est venu saluer et s'entretenir avec le commissaire enquêteur et lui a signalé que le conseil Municipal allait délibérer sur ce projet avant la fin de l'enquête et déposer sa contribution dans le registre, ce qui a été fait.

2.7.2.1.2. Dans la commune de Champigny

2.7.2.1.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Champigny

L'affichage réglementaire était apposé à l'extérieur de la mairie bien visible sur le panneau réservé à l'affichage municipal.

2.7.2.1.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Champigny

L'accueil du public ainsi que les réceptions par le commissaire enquêteur ont été réalisés dans de bonnes conditions :

- Pour la 1^{ère} permanence au sein des services administratifs ;
- Pour la 2^{ème} permanence dans une annexe des bâtiments administratifs à

environ 50 m de ceux-ci.

Peu de monde a participé à la 1^{ère} permanence. A la 2^{ème} permanence, en revanche, et bien qu'étant arrivé en avance 2 personnes attendaient le commissaire enquêteur.

Par la suite le commissaire enquêteur a reçu en défilé continu 6 personnes au cours de l'après-midi (2 couples et 2 personnes isolées) étalées de 14h15 à 17h30 venues s'inquiéter des nuisances futures car déjà soumises aux nuisances actuelles des trains de Fret.

Quatre observations ont été déposées au cours de cette 2^{ème} permanence (dont une pré-rédigée par un groupe écologiste)

2.7.2.1.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Champigny

Pas d'entretien avec le maire de la commune.

2.7.2.1.2.4. Autres entretiens ou rencontres.

Pas d'autre entretien avec un responsable de la commune.

2.7.2.1.3. Dans la commune de Villeneuve-Saint-Georges

2.7.2.1.3.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Villeneuve-Saint-Georges

Les permanences se sont déroulées dans une belle maison de maître, discrète, annexe de la mairie où sont regroupés les services techniques ainsi que le service de l'Urbanisme.

Cette maison étant à environ 15 m de la rue, on ne pouvait apercevoir l'affiche annonçant l'enquête qu'à l'entrée dans cette annexe.

2.7.2.1.3.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Villeneuve-Saint-Georges

La consultation du dossier ainsi que les réceptions ont été réalisées dans de bonnes conditions au sein de cette annexe dans une pièce au 2^{ème} étage, l'accueil au rez-de-chaussée orientant le public vers cette pièce sans difficulté.

Aux deux permanences s'est présentée une personne habituée des enquêtes publiques qui avait déjà rencontré le commissaire enquêteur à Villeneuve le Roi, lors de la 1^{ère} enquête.

Elle a collé sur le registre une très longue observation (plus de 10 pages) rédigée à la machine.

2.7.2.1.3.3. Entretien avec le maire de la commune de Villeneuve-Saint-Georges

Il n'y a pas eu d'entretien avec le maire de Villeneuve Saint Georges.

2.7.2.1.3.4. Autres entretiens ou rencontres.

Lors de sa 1^{ère} permanence, le commissaire enquêteur était attendu, à son arrivée par la responsable du développement durable qui l'a conduit dans la salle de permanence. A cette occasion il a eu une longue conversation avec elle sur l'enquête et sur l'absence totale de concertation avec RFF. Elle lui a, en effet, déclaré qu'elle n'avait découvert l'existence de cette enquête que lors du contact préalable du commissaire enquêteur pour arrêter les permanences et lors de la réception de l'arrêté

d'organisation, du dossier d'enquête et du registre envoyés par la préfecture du Pas-de-Calais.

2.7.2.2. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Dominique VASSEUR (secteur 2)

Au total, six permanences ont été assurées dans les trois communes de ce secteur, à savoir :

- Pour l'Oise : Peroy-les Gombries.
- Pour la Seine-st-Denis : Bobigny et Rosny-sous-Bois.

2.7.2.2.1. Dans la commune de Peroy-les-Gombries

2.7.2.2.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Peroy-les-Gombries

L'affichage était réalisé en différents endroits, à l'extérieur de la mairie, de même à l'intérieur, dans le hall d'accueil. En raison de la taille modeste des locaux et de la commune, un fléchage était inutile, pour indiquer le bureau de permanence du commissaire enquêteur.

L'affichage sur site était visible, pendant le temps de l'enquête (Sur voie en impasse, dans la forêt communale, proximité de la ligne ferroviaire)

2.7.2.2.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Peroy-les-Gombries

La commune de Peroy-les-Gombries (1120 habitants) était la seule commune concernée du département de l'Oise. Deux permanences y ont été tenues, le lundi 23 juin et le mercredi 23 juillet 2014 de 9h00 à 12h00.

Ces permanences se sont déroulées dans une salle de réunion, proche du hall d'accueil, au rez-de-chaussée ; hors permanence, le public pouvait consulter le dossier dans cette même salle.

Les conditions d'accueil et de déroulement des permanences y ont été particulièrement bonnes.

Aucune personne ne s'est présentée lors de la 1^o permanence ; par contre, le commissaire enquêteur a reçu le maire de LOUVRES (Val-d'Oise), lors de la seconde.

Le registre a donc recueilli 1 observation.

2.7.2.2.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Peroy-les-Gombries et/ou adjoint du maire.

Le commissaire enquêteur, principalement à l'occasion de la 1^o permanence du 23 juin, s'est entretenu avec M. Richard KUBISZ, maire de la commune, alors accompagné de la secrétaire principale de mairie. Cet entretien a consisté en des explications sur le projet, et sur l'opportunité de cette 2^o enquête publique.

Le maire a indiqué que la ligne ferroviaire traversait la commune dans une zone « Natura 2000 » loin de l'agglomération principale mais qu'il doutait d'une éventuelle mobilisation de la population, en dépit des mesures légales de publicité ; il ajoutait que le cas de la commune voisine de ORMOY-VILLERS était plus marquant, cette commune étant équipée d'un passage à niveau à fonctionnement manuel, bloquant à chaque fois la circulation routière pendant un quart d'heure.

2.7.2.2.1.4. Autres entretiens ou rencontres.

Préalablement à l'enquête et à plusieurs reprises, le commissaire enquêteur a

pris attache téléphonique avec le secrétariat de mairie, pour mise au point des dates, heures et conditions d'exercice des permanences

2.7.2.2.2. Dans la commune de Bobigny

2.7.2.2.2.1. *Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Bobigny*

L'affichage a été réalisé en différents endroits, à l'extérieur de la mairie, de même à l'intérieur, dans le hall d'accueil.

L'affichage sur site était visible, pendant le temps de l'enquête, à proximité de la ligne ferroviaire) (Avenue Allende, Avenue Jean Jaurès, Avenue H. Barbusse)

2.7.2.2.2.2. *Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Bobigny*

La commune de Bobigny, (48000 habitants) était concernée, dans le département de la Seine-st-Denis, au même titre que Rosny-sous-Bois.

Deux permanences y ont été tenues, le lundi 23 juin de 15h00 à 18h00 et le samedi 12 juillet 2014 de 9h00 à 12h00.

Ces deux permanences se sont déroulées dans deux bureaux différents, autour d'un hall d'exposition, proche de l'accueil, au rez-de-chaussée ; hors permanence, le public pouvait consulter le dossier qui était sur deux tables, dans ce même hall d'accueil.

Les conditions d'accueil et de déroulement des permanences ont été bonnes en mairie de Bobigny.

Aucune personne ne s'est présentée lors de la 1° permanence, une seule, lors de la seconde.

Une observation a été notée au registre, hors permanence, le 26 juin ; une seconde a été recueillie lors de la permanence du 12 juillet ; enfin une 3° observation a été faite, sous forme de délibération du conseil municipal de la ville, datée du 11 juillet 2014, annexée au registre.

2.7.2.2.2.3. *Entretien avec le maire de la commune de Bobigny et/ou adjoint du maire.*

A l'occasion de la 2° permanence, le commissaire enquêteur s'est également entretenu avec M. SIMBARA CAMARA, maire-adjoint, chargé de la vie associative, de même avec des employés municipaux.

Tous ont souligné les nuisances ferroviaires de toutes sortes déjà subies par la commune, avant l'annonce du projet, objet de l'enquête.

2.7.2.2.2.4. *Autres entretiens ou rencontres.*

Le commissaire enquêteur s'est entretenu avec des responsables du service urbanisme de la ville, rue du chemin vert, à Bobigny, juste avant la tenue de la 1° permanence, et concernant le lieu de tenue des permanences.

Préalablement à l'enquête et à plusieurs reprises, le commissaire enquêteur a pris attache téléphonique avec le secrétariat de mairie, pour mettre au point les dates, heures et conditions d'exercice des permanences.

2.7.2.2.3. Dans la commune de Rosny-sous-Bois

2.7.2.2.3.1. *Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Rosny-sous-Bois*

L'affichage a été réalisé en différents endroits, à l'extérieur de la mairie, de

même à l'intérieur, dans le hall d'accueil.

L'affichage sur site était visible, pendant le temps de l'enquête, proximité de la ligne ferroviaire : Place F. Eboué, rue J. Offenbach, Bd. Gabriel Péri, passage souterrain proximité N 186.

2.7.2.2.3.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Rosny-sous-Bois

La commune de Rosny-sous-Bois, (41000 habitants) était concernée, dans le département de la Seine-st-Denis, au même titre que Bobigny.

Deux permanences y ont été tenues, le samedi 28 juin 2014 de 9h00 à 12h00, puis le mercredi 23 juillet, de 15h00 à 18h00 (Clôture de l'enquête)

Ces deux permanences se sont déroulées dans un bureau situé à l'entrée du service de l'administration générale, au second étage de l'hôtel de ville (bâtiment aux dimensions importantes) Le public était guidé par l'hôtesse d'accueil, au rez de chaussée. Un déposant a fait remarquer, lors de la permanence du samedi 28 juin, le défaut de fléchage, dans les services.

Hors permanence, le public a pu consulter le dossier dans la même pièce.

Les conditions d'accueil et de déroulement des permanences ont été bonnes en mairie de Rosny-sous-Bois.

Trois personnes se sont présentées lors de la 1^o permanence.

La ville étant traversée par deux lignes ferroviaires, et, ne pouvant – à la lecture des plans du dossier – répondre à la question de savoir laquelle des deux serait empruntée par l'autoroute ferroviaire Atlantique, le commissaire enquêteur a dû prendre attache téléphonique avec M. Wright, représentant de Réseau ferré de France.

Plusieurs personnes se sont également présentées lors de la seconde permanence, parmi lesquelles le maire et les principaux représentants du personnel municipal.

Huit observations ont été enregistrées sur le registre d'enquête.

2.7.2.2.3.3. Entretien avec le maire de la commune de Rosny-sous-Bois et/ou adjoint du maire

Le commissaire enquêteur s'est entretenu, le mercredi 23 juillet avec M. Claude CAPILLON, Conseiller-général de Seine-Saint. Denis, maire de la commune.

Une observation a été enregistrée sous forme de lettre (s'opposant au projet).

2.7.2.2.3.4. Autres entretiens ou rencontres

Par ailleurs, le commissaire enquêteur a reçu, le 23 juillet, M. MARTINACHE, maire-adjoint de la commune voisine de Neuilly-Plaisance, remettant une observation sous forme de lettre, s'opposant également au projet.

Enfin, préalablement à l'enquête et à plusieurs reprises, le commissaire enquêteur a pris attache téléphoniquement avec le secrétariat de mairie, pour mettre au point les dates, heures et conditions d'exercice des permanences.

2.8. Recueil des registres

L'enquête publique unique s'est terminée, comme prévu, le 23 juillet 2014.

Sur autorisation conjointe du président de la commission d'enquête et de la préfecture du Pas de Calais, préfecture organisatrice de l'enquête, la société Publilégal a procédé, dès le 24 juillet 2014 au recueil de la totalité des registres et des

courriers déposés dans les 25 communes et les 5 préfectures concernées par cette enquête.

L'ensemble des registres et des courriers recueillis ont été remis aux commissaires enquêteurs responsables des deux secteurs de cette enquête le 25 juillet 2014 afin qu'ils puissent procéder au dépouillement des observations et courriers qu'ils contenaient.

Les originaux sont joints au présent rapport où ils figurent en tant que **pièces jointes 9** (registres) **et 10** (courriers adressés au président de la commission d'enquête). L'ensemble des courriers recueillis au cours de cette enquête figure en **pièce jointe 11**.

Leur dépouillement (paragraphe **31** ci-après) a permis de retenir 6 thèmes rassemblant la majorité des préoccupations exprimées par le public et/ou les questionnements de la commission d'enquête.

2.9. Procès-verbal de synthèse

Le 31 juillet 2014, au siège de RFF, le président de la commission d'enquête a remis aux deux maîtres d'ouvrage (RFF et VIIA) le procès-verbal de cette seconde enquête ainsi que les 6 thèmes retenus, en lui demandant de produire dans les 15 jours un mémoire en réponse (**Cf. pièce jointe 12**).

2.10. Mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage

Le 18 août 2014, soit 18 jours après la remise du procès-verbal, les maîtres d'ouvrage ont remis par courriel leur mémoire en réponse au président de la commission d'enquête.

La version papier a été ensuite adressée par voie postale au seul président de la commission le 19 août 2014 (**Cf. pièce 13 jointe**).

2.11. Réunions de la commission d'enquête après la fin de l'enquête

2.11.1. Réunion de la commission d'enquête le 29 juillet 2014

Une première réunion de la commission d'enquête limitée aux deux commissaires enquêteurs responsables des 2 secteurs de cette seconde enquête s'est tenue le 29 juillet 2014 au domicile du président de la commission d'enquête. Elle a mis au point en liaison internet avec les autres commissaires de la commission le contenu des 6 thèmes et le procès-verbal de synthèse.

2.11.2. Réunion de la commission d'enquête le 27 août 2014

Une seconde réunion de la commission d'enquête limitée également aux deux commissaires enquêteurs responsables des 2 secteurs de cette seconde enquête, mais toujours en liaison internet avec les autres membres de la commission d'enquête s'est tenue au domicile du président de la commission d'enquête le 27 août 2014. Elle a mis au point les avis et les conclusions de la commission d'enquête sur cette seconde enquête.

2.12. Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique unique

Le 1^{er} juillet 2014, le président de la commission d'enquête, compte tenu de l'ampleur de la 1^{ère} enquête et de l'organisation de cette 2^{ème} enquête entraînant des délais supplémentaires nécessaires à l'établissement des deux rapports d'enquête, a, conformément aux stipulations de l'article R.123-19 dernier alinéa, du Code de l'environnement, adressé au préfet du Pas-de-Calais, autorité organisatrice de cette enquête publique unique, une demande motivée de report du délai de remise du

rapport fixé par les textes à trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête (Cf. pièce jointe 14).

Le 25 juillet 2014, le préfet du Pas-de-Calais a adressé un courrier au président de la commission d'enquête, lui octroyant un délai supplémentaire de remise du rapport de la commission d'enquête jusqu'au 3 septembre 2014 (Cf. pièce 15).

2.13. Remise des rapports d'enquête le 3 septembre 2014

Le rapport et les conclusions motivées de cette 2^{ème} enquête portant sur les 25 communes oubliées lors de la 1^{ère} enquête ont été remis, ensemble avec le rapport et les conclusions de la 1^{ère} enquête portant sur la totalité du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, le mercredi 3 septembre 2014 à madame la présidente du tribunal administratif de Lille et à monsieur le préfet du Pas-de-Calais.





**EVALUATION DU PROJET
SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE**

31

**LES OBSERVATIONS,
COURRIERS ET COURRIELS
RECUEILLIS**

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

3.1.1. Tableau récapitulatif des observations, courriers et courriels recueillis dans l'ensemble des 2 secteurs d'enquête

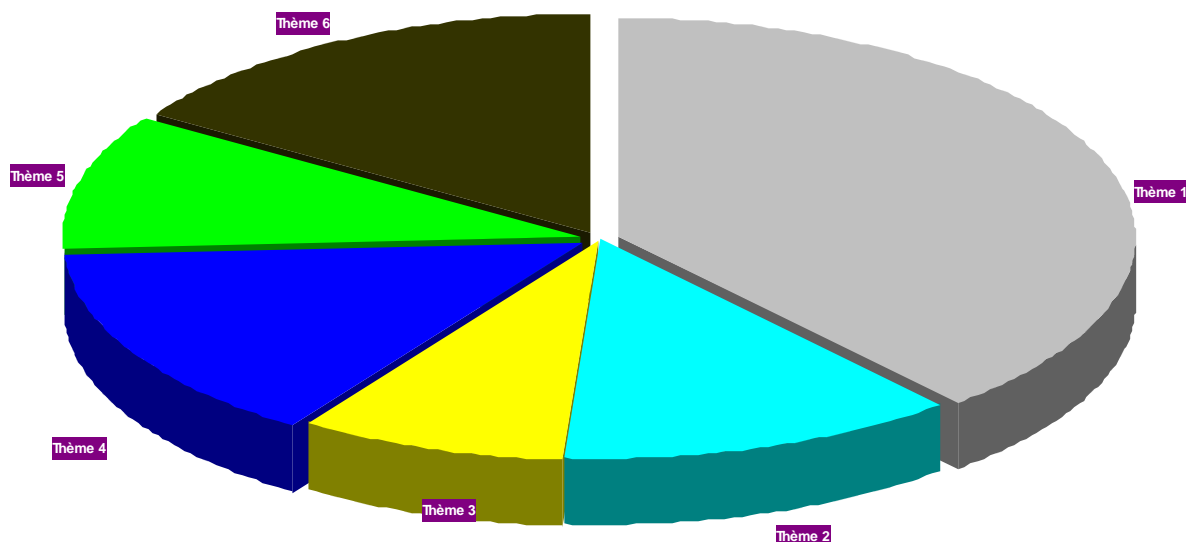
Communes et préfectures impactées par la 2^{ème} enquête AFA dans le secteur 1				
Désignation	Observations	Courriers	Courriels	Total
Vigneux sur Seine	1	0	1	2
Villeneuve Saint Georges	5	1	1	7
Valenton	1	1	0	2
Limeil-Brévannes	0	0	0	0
Bonneuil sur Seine	1	1	0	2
Sucy en Brie	3	2	3	8
Ormesson sur Marne	1	0	1	2
Chennevières sur Marne	13	1	18	32
Bry sur Marne	1	1	20	22
Saint Maur des Fossés	7	0	2	9
Champigny sur Marne	10	1	0	11
Nogent sur Marne	0	0	0	0
Le Perreux sur Marne	1	0	15	16
Fontenay sous Bois	0	0	0	0
Noisy le Grand	10	0	10	21
Préfecture de l'Essonne	0	0	0	0
Préfecture du Val de Marne	1	0	0	1
Autres communes situées dans le secteur 1				
Saint Michel sur Orge	/	1	2	3
Paris	/	1	2	3
Viry Châtillon	/	3	9	12
Villemoisson sur Orge	/	1	1	2
Juvisy sur Orge	/	0	3	3
Savigny sur Orge	/	1	3	4
Marolles en Hurepoix	/	1	0	1
Beauvoir sur Niort	/	1	0	1
Villeneuve la Comtesse	/	1	0	1
Vergné	/	1	0	1
Ablon sur Seine	/	1	0	1
Ozoir la Ferrière	/	0	1	1
Evry	/	1	0	1
Saint Benoit	/	0	1	1
Total	56	21	93	170
Communes et préfectures impactées par la 2^{ème} enquête AFA dans le secteur 2				
Désignation	Observations	Courriers	Courriels	Total
Peroy les Gombries	0	0	0	0
Nantouillet	0	0	0	0
Rosny sous Bois	4	0	0	0
Neuilly sur Marne	37	3	66	106

Villemomble	0	1	0	1
Noisy le Sec	9	0	0	9
Romainville	0	0	0	0
Gagny	0	0	1	1
Bondy	1	0	0	1
Bobigny	3	0	0	3
La Courneuve	0	0	0	0
Préfecture de l'Oise	0	0	0	0
Préfecture de Seine Saint Denis	0	0	0	0
Préfecture de Seine et Marne	0	0	0	0
Autres communes situées dans le secteur 2				
Drancy	/	0	4	4
Gagny	/	1	0	1
Neuilly Plaisance	1 (Rosny)	0	2	3
Louvres	1 (Peroy)	0	3	4
Beauvais	/	0	1	1
Béthisy Saint Martin	/	0	4	4
Compiègne	/	0	1	1
Verberie	/	1	0	1
Total	56	6	82	144
TOTAL GENERAL DES 2 SECTEURS	112	27	175	314

3.1.2. **Tableau récapitulatif des occurrences par thèmes des observations, courriers et courriels recueillis dans l'ensemble des 2 secteurs d'enquête**

REPARTITION DES OCCURENCES PAR THEMES

N° Thème	1	2	3	4	5	6
Libellé du Thème	Nuisances sonores et vibrations	Transport matières dangereuses	Dépréciation immobilière	Tracé : variantes et suggestions	Concertation et qualité des dossiers	Divers : autres problématiques
Occurrences	274	88	60	103	71	113



De même que lors de la première enquête, Il apparaît que, pour cette seconde enquête, les perturbations sonores et les vibrations sont évoquées comme facteur majeur de nuisances.

3.1.3. Examen détaillé des observations écrites, courriers et courriels recueillis au cours de l'enquête

Le dépouillement des observations et courriers et courriels a abouti à l'élaboration de 6 thèmes (traités au paragraphe **32** suivant).

L'ensemble des observations écrites et courriers résumés dans **l'annexe** a été transmis, avec les 6 thèmes élaborés par la commission d'enquête aux deux maîtres d'ouvrage (RFF et VIIA) pour recueillir leurs avis et commentaires (Cf. Procès-Verbal cité au paragraphe **2.9** ci-dessus et faisant l'objet de la **pièce 12**).

Les maîtres d'ouvrage ont fait part de leurs avis et commentaires dans un mémoire en réponse cité au paragraphe **2.10** ci-dessus et faisant l'objet de la **pièce 13**.

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, des courriels et des observations

Les observations et courriers recueillis dans les registres (Cf. paragraphe 3.1 ci-dessus), 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 **6** 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,
- ▶ Avis de la commission d'enquête.

Les 6 thèmes retenus sont les suivants :

Thèmes	Libellé du thème
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

Comme indiqué au paragraphe 2.09 ci-dessus, une fois élaborés, ces thèmes ont été envoyés à RFF et VIIA pour recueillir leurs avis et commentaires.

Ces derniers ont fait part de leurs avis et commentaires dans un mémoire en réponse (**Cf. pièce 13 jointe**) qui a été exposé et remis à la commission d'enquête le lundi 17 août 2014.

Dans ce mémoire les pétitionnaires ont répondu de façon détaillée à chacun des thèmes abordés (leur avis est reproduit sous chacun des thèmes ci-après).



3.2.1. Thème 1 : Nuisances sonores et vibratoires. Pollution et santé

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

Comme lors de la première enquête, les observations, courriers et ou courriels concernant cette seconde enquête relatifs aux nuisances sonores et aux vibrations sont arrivés très largement en tête des préoccupations du public.

En effet, sur 314 observations, courriers et courriels, les nuisances sonores les vibrations et les problèmes de pollution et de santé ont fait l'objet de 274 occurrences. Cela signifie donc que près de 90% des observations, courriers et/ou courriels ont évoqué ce thème.

11 - Concernant les nuisances sonores :

Un ANONYME (Mail 14, commune de Vigneux-sur-Seine) a écrit : « *nuisances sonores dues au passage des trains de fret de l'autoroute ferroviaire Atlantique (les murs antibruit ne résolvent pas tout !)* »

M. FAISSE (Obs 1 registre de Villeneuve Saint Georges) a écrit : « *Le passage par la Grande Ceinture – proche de GRAVIERS et de TRIAGE – va générer une augmentation des nuisances sonores* »

Mme PEYNOT (Obs 3 du registre de Villeneuve Saint Georges) fait observer que : « *Le projet présente de l'intérêt à condition de ne pas augmenter les nuisances sonores et les risques de transports dangereux aux riverains ?* »

Un ANONYME (Mail 111, commune de Villeneuve Saint Georges) : « *J'aimerais faire une remarque quant à la nuisance sonore liée aux passages de ces trains. J'habite à Villeneuve Saint Georges depuis près de 3 ans non loin de la gare de triage. La nuit est rythmée par le bruit incessant des trains. La création de cette autoroute ferroviaire doit être sécurisée sur le plan sonore et ne pas provoquer une cacophonie à toute heure de la journée et de la nuit.* »

CM DE VALENTON (Obs 1 et Cour 5 CM, commune de Valenton) a écrit : « *il convient de minimiser les nuisances sonores même dans les zones déjà fortement touchées.* »

M. TOULIER (Obs 2 et Cour 7, commune de Sucy en Brie) a écrit : « *Il faudrait effectuer des travaux nécessaires, pour, au moins, ne pas accroître en intensité et en durée, la pollution sonore (recouvrement des voies, murs antibruit efficaces, matériels roulants silencieux, balfasts adaptés etc...)* »

CM de SUCY EN BRIE (Obs 3 du registre de Sucy en Brie) : « *DEMANDE, dans le cadre d'un maintien du projet d'autoroute ferroviaire sur le tronçon concerné l'étude des mesures compensatoires de limitation de bruit qui s'imposent afin de réduire les niveaux sonores en deçà des valeurs réglementaires.* »

VILLE D'ORMESSON SUR MARNE (Obs 1 du registre d'Ormesson sur Marne) a écrit : « *Il nous paraît indispensable que des mesures compensatoires de nature à atténuer significativement les nuisances sonores, mesures fondées sur des études acoustiques sérieuses et documentées, soient décidées et intégrées au projet avant toute décision de réalisation.* »

M. BRIOUL (Mail 94, commune d'Ormesson sur Marne) a écrit : « *Les nuisances engendrées par le projet, seront majoritairement d'ordre sonore et liées à la longueur hors du commun des convois (plus d'1 km !), au niveau de l'intensité du bruit de roulement, aussi bien qu'au niveau de la durée de la nuisance. Les notions de "nuisance sonore" et d'intensité son bien entendu subjectives.* »

Mme CHAPPUIS (Obs 2 du registre de Chennevières sur Marne) a écrit : « Les passages fréquents des convois de 700 m à 1050 m entraîneront une nuisance sonore insupportable pour les riverains, nuisance que nous subissons déjà avec les trains de marchandises. »

M. BRANDT (Obs 13 du registre de Chennevières sur Marne) a écrit : « D'autre part, ce projet ne tient pas compte de l'évaluation des nuisances sonores, d'autant plus qu'en 2013 la France a été mise en demeure par Bruxelles pour la mauvaise gestion du bruit et des vibrations qui sont déjà ressenties dans les constructions par le trafic ferroviaire actuel. »

VŒU DU CM DE CHENNEVIERES (Cour 6 CM, commune de Chennevières sur Marne) affirme : « qu'il convient de solliciter des mesures compensatoires afin de prendra on compte l'ajout de trafic ferroviaire supplémentaire, alors que les nuisances sonores actuelles sont déjà excessives. » et demande « dans le cadre d'un maintien du projet d'autoroute ferroviaire sur le tronçon concerné l'étude des mesures compensatoires de limitation de bruit qui s'imposent afin de réduire les niveaux sonores en deçà des valeurs réglementaires. »

M. SPILBAUER, maire de Bry sur Marne (Cour 6, commune de Bry sur Marne) estime que : « la définition de cette "autoroute" n'est pas claire en termes de nuisances sonores et de trafic. » et « s'il est indiqué que les convois prévus seront de plus d'un kilomètre, soit le double des convois circulant aujourd'hui, les conséquences sonores sont peu détaillées ou difficilement accessibles »

Un ANONYME (Mail 3, commune de Bry sur Marne) a écrit : « Je suis tout a fait conscient de la nécessité de faire transiter des marchandises par voie ferré mais je suis absolument contre le développement du fret en tant que riverain de la voie ferrée à Bry sur marne, sans aménagement antibruit tant la nuisance sonore est forte sur nos communes très denses de la région parisienne. »

M. PECQUART (Mail 128, commune de Bry sur Marne) affirme : « Nous subissons déjà de TRES importantes nuisances sonores de jour comme de nuit à cause du trafic ferroviaire actuel, cela serait amplifié démesurément par la réalisation de ce projet et donc insupportable à vivre au quotidien. »

Mme PAINEAU (Mail 134, commune de Bry sur Marne) a écrit que : « le passage des trains qui sont nombreux déjà aujourd'hui représentent une nuisance sonore très importante. Il n'est pas possible d'avoir une conversation suivie ou d'écouter la télévision par exemple lorsque passe un train. »

Un ANONYME (Mail 136, commune de Bry sur Marne) a écrit : « Je suis totalement opposé a ce projet car j'habite proche de la voie ferrée et souffre déjà énormément des nuisances sonores dues au passage des trains (même fenêtrés fermées le bruit est important). »

Un ANONYME (Mail 157, commune de Bry sur Marne) affirme que : « Le projet d'autoroute ferroviaire ne prend pas en compte les nuisances sonores existantes et le traitement des points noirs du bruit ferroviaires, au point mort depuis 10 ans ! Il entraine une aggravation sensible des nuisances sonores, inacceptable pour les riverains des voies ferrées. »

Mme GAUDEIX (Obs 6 du registre de Saint Maur des Fossés) a écrit : « Aucune étude d'impact phonique n'a été réalisée en région parisienne où la population concernée est très dense et qu'elle subit déjà un niveau sonore répertorié très intense (les études ont été faites majoritairement en plein champ ! Cherchez l'erreur !). »

GROUPE SAINT MAUR DEMAIN (Mail 135, commune de Saint Maur des Fossés) a écrit : « *L'étude d'impact donne peu d'informations sur l'état initial des nuisances sonores, notamment sur les tronçons ferroviaires traversant Saint-Maur, Chennevières et Champigny. Ce dernier est pourtant déjà connu grâce à la carte du bruit existante sur l'ensemble du département du Val de Marne.* »

VILLE DE CHAMPIGNY - Direction Générale des Services Techniques – (Obs 5 du registre de Champigny sur Marne) affirme : « *Il est indiqué dans le dossier d'enquête publique les sections de voie sur lesquelles l'impact sonore est « significatif au sens réglementaire ». Les communes ayant obligation de réaliser des cartes du bruit et d'élaborer un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) il aurait néanmoins été nécessaire de préciser pour chaque commune concernée les impacts sonores détaillés.* »

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS du Perreux sur Marne (Obs 7 du registre de Champigny sur Marne) a écrit : « *Nous avons constaté que l'Autorité environnementale préconisait des études d'impact plus poussées en ce qui concerne la pollution sonore, et qu'elle estimait que les prévisions faites par les promoteurs et basées sur l'arrivée de nouveaux matériels roulants plus silencieux, étaient incertaines.* »

Mme BAURDIER (Mail 23, commune du Perreux sur Marne) a écrit : « *... Il FAUT préserver les communes traversées par les vois ferrées empruntées des nuisances sonores supplémentaires induites par de longs convois de marchandises circulant de jour ou de nuit sur les voies ferrées surplombant les communes comme, près de mon domicile, au nord du Perreux sur Marne ou à Fontenay-sous-Bois, Rosny ou encore Champigny et Neuilly-sur-Marne. Les coteaux proches font effet caisse de résonance. Actuellement, les convois de marchandises circulant la nuit nous réveillent régulièrement.* »

Mme JUDEL (Mail 102, commune du Perreux sur Marne) a écrit : « *Nouvellement installée dans la commune du Perreux sur Marne, je m'inquiète des nuisances sonores liées à ce projet. Le passage quotidien de plusieurs dizaines de convois d'un kilomètre de long (prévus dans le projet) me fait craindre une augmentation à l'exposition au bruit.* »

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS de Noisy le Grand (Obs 3 du registre de Noisy le Grand) a écrit : « *Or les nuisances sonores du passage d'aussi longs convois ferroviaires ne peuvent et ne doivent être négligées, que les passages aient lieu le jour ou, a fortiori, la nuit.* »

Extrait délibérations du CM de Noisy le Grand (Obs 4 du registre de Noisy le Grand) a écrit : « *Considérant qu'elle tient cependant à relever ...l'absence d'étude acoustique et d'informations précises sur l'impact des nuisances sonores pour les riverains, l'absence de mesures compensatoires permettant de supprimer ces nuisances».*

M. GENDIS (Obs 5 du registre de Noisy le Grand) a : « *déposé un rapport d'essai N°91906/06 sur les nuisances sonores occasionnées par la circulation de trains de marchandises sur la ligne SNCF dite « Grande Ceinture » à Neuilly-sur-Marne et Noisy-Grand réalisé en 2007 par le Laboratoire Central de la Préfecture de Police qui concluait que : le niveau de bruit produit dans le voisinage par la circulation ferroviaire sur la ligne de fret « Grande Ceinture » excédait les limites prévues par l'arrêté du 8 novembre 199 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires ».*

Un ANONYME (Mail 74, commune de Noisy le Grand) a écrit : « *Sur le plan sonore : quand des trains de marchandises décident de klaxonner à 3h du matin, même avec du double vitrage et une maison isolée sur le plan phonique, c'est quand même assez difficile de ne pas être réveillée en pleine nuit ! Si le trafic augmente, je ne vois pas en*

quoi cela va arranger les choses. Plus le train circule vite et plus il produit de nuisances sonores, et nous constatons que les trains circulent de + en + vite sur cette portion ».

Un ANONYME (Mail 16, commune de Viry-Châtillon) a écrit : *« Problèmes liés aux nuisances sonores. Si rien n'est fait, les nuisances sonores seront amplifiées et plus fréquentes.*

Mme DUVERNOIS (Mail 59, commune de Neuilly sur Marne) a écrit : *« La qualité l'étude d'impact sonore en ce qu'elle présente des données anciennes (2007) et qu'elle s'attache d'avantage à l'impact du niveau sonore proprement dit plutôt qu'à la fréquence des passages ».*

M. COIGNON (Mail 95, commune de Neuilly sur Marne) a écrit : *« Défavorable au projet, demeurant à proximité des voies, et constatant déjà des nuisances sonores et des trépidations ».*

Mme CHAILLOU (Obs 3 du registre de Rosny-sous-Bois) a écrit : *« Les nuisances sonores, à titre d'exemple, empêchent, à certains moments soit de tenir une conversation continue ou de regarder la TV. Sollicite l'installation de murs antibruit ».*

Un ANONYME (Mail 116, commune de Neuilly sur Marne) a écrit : *« Nous habitons à 100 mètres de la gare de Neuilly sur Marne ; il y a déjà du passage sur cette voie ferroviaire (entre 5 et 10 trains par jour en moyenne), imaginez les nuisances que cela engendre, alors s'il y a cette autoroute ferroviaire avec des trains de 1 km, les nuisances seraient décuplées ».*

Un ANONYME (Mail 137, commune de Neuilly sur Marne) a écrit : *« Les centaines de page de l'étude d'impact sont totalement déconnectées avec les réalités d'aujourd'hui et n'apportent aucune information réellement utile sur les nuisances sonores concrètes de ce projet ».*

Association « ENVIRONNEMENT 93 » M. REDON, président (Mail 11, commune de Gagny) a écrit : *« On affirme que les nuisances sonores induites par ces convois sont minimes, mais elles s'ajouteront malgré tout, aux nuisances et bruits aériens et autoroutiers subis quotidiennement, ainsi qu'aux bruits ferroviaires jamais résorbés ».*

M. BARREILLER (Obs 2 du registre de Bobigny) a écrit : *« Il prévoit évident de reconsidérer l'impact en termes de nuisances sonores, pour les populations habitants ces quartiers. Un mur antibruit semble donc incontournable, sur tous ces parcours à travers la ville, et en particulier, les quartiers « WALLON » et « KARL MARX »*

Un ANONYME (Mail 65, commune de Neuilly Plaisance) a écrit : *« Important doute quant aux études sonores réalisées par RFF par rapport à celles d'un organisme d'Etat habilité, depuis son immeuble (proche du pont enjambant la Marne »*

M. HAUPAS (Mail 35, commune de Louvres) : *« Déploire des nuisances sonores déjà existantes, ne pouvant que s'accroître en raison du projet. (Fréquence et longueurs de convois) ».*

M. ARNOULD, maire de Verberie (Cour 9, commune de Verberie) a écrit : *« Indique que l'autoroute traverserait la commune dans sa partie Nord, à proximité d'un quartier en voie de reconversion (de l'industriel ancien, vers l'habitat) de même qu'à proximité d'une zone de loisirs et de détente. Ce qui fait craindre des nuisances sonores avec impact sur le sommeil de la population et sur les dites activités de loisirs et de détente ».*

12 - Concernant les vibrations :

Un ANONYME (Mail 14, commune de Vigneux-sur-Seine) parle des : *« nuisances pour les riverains et leurs habitations situées à proximité de voies du fait des vibrations (qui*

prendra en charge les fissures qui vont se faire sur la voirie et sur les habitations : les communes ?! Les habitants ?!...). »

Mme CHAPPUIS (Obs 1 du registre de Chennevières sur Marne, parlant de l'AFA affirme : *« qu'un tel poids en mouvement entrainera des vibrations sur les maisons environnantes et sur les coteaux avec risque de glissement de terrain »*

M. BRANDT (Obs 13 du registre de Chennevières sur Marne) évoque : *« les vibrations qui sont déjà ressenties dans les constructions par le trafic ferroviaire actuel ».*

Un vœu du CM de Chennevières sur Marne (Cour 6 CM, commune de Chennevières sur Marne) consacré un développement à cet aspect : *« En matière de vibrations : l'avis de l'Autorité Environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une localisation des bâtiments pour lesquels le projet est susceptible d'avoir des impacts en matière de vibration perçue ainsi qu'une évaluation de la gêne susceptible d'être occasionnée. Or l'étude d'impact mesure ces effets uniquement au niveau des deux terminaux (Dourges et Tarnos), et non sur l'ensemble de l'itinéraire. Dans des secteurs urbains tel que l'Île-de-France, en particulier à Chennevières où la voie ferrée traverse des quartiers d'habitation, il est demandé une étude des effets des vibrations liées au passage des trains de fret ainsi que des mesures visant à les éviter, les réduire et les compenser.»*

Un ANONYME (Obs 1 du registre de Bry sur Marne) affirme que : *«Les pavillons construits fin 19^{ème} siècle ou tout début 20^{ème} siècle n'ont aucune structure permettant de résister aux TREMBLEMENTS/VIBRATIONS que le passage de ces trains engendre déjà ».*

Un ANONYME (Mail 62, commune de Bry sur Marne) affirme que : *«De plus le passage des trains provoque, en raison des vibrations dans le sol, de nombreuses fissures sur nos façades. »*

Mme GAUDEIX (Obs 6, du registre de Saint Maur des Fossés) a écrit : *« La vitesse et donc la durée du passage d'une rame n'est pas mentionnée. Si le train roule vite : bruit et vibrations très importants ; si le train est plus lent : bruit et vibrations moins intenses mais pendant 10 à 15 mn et cela 8 fois par jour !!! »*

M. GENDIS (Obs 5 du registre de Noisy le Grand) suggère : *« La pose de tapis antivibratoires (semelles) pour réduire les vibrations. »*

Un ANONYME (Mail 74, commune de Noisy le Grand) a écrit : *« Plus un train passe vite, plus nous ressentons de vibrations dans notre domicile : les portes qui tapotent, les fenêtres aussi, le sol qui vibre légèrement. C'est très léger, mais nous le ressentons actuellement. Aussi, quand nous serons à 25 ARQ : comment pensez-vous pouvoir résoudre ce problème ? »*

CULTURE ARTS DECOUVERTE (CAD, PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT et ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT (Cour 17, Mail 139, 142 et 144, commune de Savigny sur Orge) ont écrit que : *« Tous les riverains des lignes de chemin de fer connaissent les effets négatifs des vibrations (gêne acoustique, dommages sur les bâtiments) liées au roulement des essieux de certaines rames mal équilibrées des trains de fret, aux conteneurs mal calés sur une structure ferroviaire défaillante. VIIA/SNCF appréhenderont-elles l'impact de ces nuisances vibratoires dans tous les secteurs urbains et les solutionneront-elles au même titre que les nuisances sonores ? Agiront-elles à la source partout où cela sera nécessaire ? Le DEUP ne mentionne rien pour l'Île-de-France, seules les préconisations pour la province sont détaillées. »*

M. BLANCHARD (Obs 26 du registre de Neuilly sur Marne) demande : « *qu'en est-il des vibrations... ? Un voisin nous a assuré que le train était responsable de la fissuration de certaines canalisations d'égouts, une autre, que la butte de la voie provoquait régulièrement des inondations chez elle... etc...* »

13 - 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 et particules émises et celles remises en suspension :

M. TOULIER (Obs 2 et Cour 7, commune de Sucy en Brie) affirme que : « *Les nuisances sonores ne sont pas qu'une atteinte à la qualité de la vie, elles sont aussi un réel problème de santé publique prouvé par les instances médicales, avec l'augmentation des risques de maladies cardio-vasculaires, d'hypertension, d'acouphènes.* »

Un ANONYME (Mail 106, commune de Chennevières sur Marne) écrit que : « *C'est un problème de santé publique !!!!!* »

M. DEHAUT (Mail 156, commune de Chennevières sur Marne) a écrit : « *L'écologie, c'est préserver la santé de la planète, mais aussi celle de ses occupants. Un équilibre raisonnable est à trouver.* »

M. BENKEMOUN (Mail 34, registre de Bry sur Marne) a écrit : « *je suis absolument contre le développement du fret en tant que riverain de la voie ferrée à Bry sur Marne, sans aménagement antibruit tant la nuisance sonore est forte sur nos communes très denses de la région parisienne, nuisance ayant déjà au niveau actuel des répercussions sur la santé. Merci d'en tenir compte* ».

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS de Noisy le Grand (Obs 3 du registre de Noisy le Grand) a écrit : « *Ensuite les conséquences du bruit sur la santé des habitants. Il génère stress et dépressions et des conséquences médicales et sociales (agacement, anxiété, agressivité, fatigue...) non évaluées. Or les nuisances sonores du passage d'aussi longs convois ferroviaires ne peuvent et ne doivent être négligées, que les passages aient lieu le jour ou, a fortiori, la nuit* ».

Un ANONYME (Mail 75, commune de Noisy le Grand) a écrit : « *Le bruit a un impact néfaste sur la santé alors qu'est-il prévu de faire pour réduire ces nuisances sonores si ce projet aboutit?* »

Un ANONYME (Mail 16, commune de Viry-Châtillon) a écrit : « *Problèmes liés aux nuisances sonores. Si rien n'est fait, les nuisances sonores seront amplifiées et plus fréquentes. La nuit cela peut impacter le sommeil des riverains et développer des problèmes de santé dus au manque de sommeil. En journée, cela pourra engendrer de la fatigue, du stress et les maladies qui y sont liées* ».

M. ETAVE (Mail 50, commune de Viry-Châtillon) a écrit : « *Quels seront les effets sur la santé en matière de bruit et les risques encourus lors du transport de matières dangereuses ?? La région parisienne n'est-elle pas suffisamment impactée par le bruit qui constitue une préoccupation majeure de ses habitants ?* »

CULTURE ARTS DECOUVERTE (CAD), PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT et ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT (Cour 17, Mails 139, 142 et 144, commune de Savigny sur Orge) a écrit : « *Préoccupation constante des Français, la pollution sonore est à l'origine de nombreux problèmes de santé, non pris en compte à leur juste mesure dans les projets publics* ».

Mme LABRO (Mail 172, commune de Neuilly sur Marne) a écrit : « *Mon pavillon se trouve à plus ou moins 25 m de la voie ferrée, nous arrivons à supporter le bruit et les vibrations des trains malgré quelques désagréments (réveil pendant la sieste des enfants, impossibilité de converser dans le jardin etc.). Mais augmenter leurs fréquences serait intolérable car il est prouvé que la pollution sonore est néfaste pour la santé, (insomnie, stress...)* ».

3.2.1.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

Les éléments du dossier qui concernent ce thème ont été cités dans le thème 1 de la 1^{ère} enquête auquel il convient de se reporter.

3.2.1.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 :

Dans le cadre des pouvoirs qu'il tient de l'article Article R123-16 du Code de l'environnement qui précise que : « Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet, plan ou programme soumis à enquête publique. » le président de la commission d'enquête a, sollicité l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) en envoyant le courriel suivant :

« Monsieur BARTHOD,

S'agissant de l'enquête sur l'AFA, je termine actuellement la seconde enquête sur ce projet, le maître d'ouvrage RFF ayant "omis" 25 communes impactées par le projet (essentiellement en région parisienne) dans la 1ère enquête.

Ces deux enquêtes sur l'AFA, les premières du genre (les deux autoroutes précédentes Le Boulou-Luxembourg et l'autoroute ferroviaire alpine n'avaient pas fait l'objet d'enquête, la réglementation alors en vigueur n'obligeant pas à le faire) permettent d'obtenir une photographie de l'existant à défaut de connaître l'avis précis du public sur cette future autoroute ferroviaire.

En effet, et particulièrement en zone urbaine dense, le public s'est déplacé pour donner son avis sur les nuisances sonores actuelles, celles qu'il ressent au passage des nombreux trains de FRET actuels, n'ayant jamais été consulté auparavant par RFF sur ce point

D'où sa réaction de rejet total du passage de cette AFA en zone urbaine dense considérant que la situation actuelle est déjà insupportable et que l'AFA "va en remettre une couche supplémentaire".

Peu importe que le dossier précise que les wagons utilisés par l'AFA seront moins bruyants que les wagons de FRET actuels (- 6dB), le public considère que des trains de 1050 m feront encore du bruit et pendant plus de temps qu'un convoi actuel de 700 m!

Sans remettre en cause le principe du ferroutage le public souhaite globalement:

- soit que l'AFA évite les zones urbaines denses notamment la région parisienne (ce qui paraît très difficile compte tenu du maillage actuel qui n'offre aucune possibilité de contournement par l'est ou par l'ouest de la région parisienne),
- soit, si l'on maintient la traversée de la région parisienne, de traiter par des protections phoniques ou antivibratoires tous les PNB répertoriés ou évoqués par le public.

Or page 20 sur 22 de votre avis délibéré du 19 décembre 2012 concernant le projet d'autoroute ferroviaire atlantique vous écrivez :

"Nonobstant les incertitudes importantes découlant des hypothèses retenues, de nature à modifier substantiellement les conclusions de la recherche préliminaire des sections à problème, le maître d'ouvrage mène ensuite cette étude détaillée sur les 3 sections entre Niort et Ambarès (parfois citées comme les sections entre Niort et Cenon), et identifie 546 bâtiments (dont deux bâtiments d'enseignement), abritant 717 logements, en dépassement de seuil réglementaire (essentiellement de nuit, par référence au seuil de 58 dB(A)).

Sans démontrer en quoi le traitement à la source du bruit se révèle être « incompatible avec les impératifs techniques (problèmes de stabilité des sols par exemple), économiques (coût d'un ouvrage de protection disproportionné en regard du nombre de locaux à protéger) » (cf. circulaire du 17 décembre 1997 concernant la prise en compte du bruit dans les investissements ferroviaires et article R. 571-48 du code de l'environnement), le maître d'ouvrage se limite à dire, concernant les 546 bâtiments susmentionnés, que « le traitement par isolation de façade sur tout le linéaire impacté a été choisi ». **L'Ae recommande de justifier les raisons du choix de ne pas traiter à la source les impacts acoustiques identifiés.**

Il identifie 89 de ces bâtiments (et 96 logements) déjà en situation de point noir de bruit (PNB). Il précise (page 10, volume 4, version du 16 août 2012) que « le risque d'apparition de PNB supplémentaires liés l'augmentation à terme des niveaux sonores du projet ne sera pas abordé directement dans cette étude... En effet il paraîtrait délicat aujourd'hui de proposer une résorption des seuls points noirs supplémentaires éventuellement induits par le projet sans s'attaquer en même temps à ceux préexistants ». **L'Ae recommande d'identifier les points noirs bruit découlant du projet et de préciser leur traitement.** »

Or apparemment vos réflexions et recommandations (en gras) ne concernent que les 3 sections entre Niort et Ambarès.

Est-ce à dire que vous ne recommandez pas de traiter, dans la traversée de la région parisienne notamment, **les PNB déjà identifiés voire révélés par cette enquête?**

J'apprécierai d'avoir votre point de vue sur cette question fondamentale pour les conclusions de notre commission d'enquête. »

Par courriel daté du 24 juillet 2014, l'Autorité environnementale en la personne de M. BARTHOD, co-rapporteur de l'avis délibéré du 19 décembre 2012 concernant le projet d'autoroute ferroviaire atlantique a donné la réponse suivante :

« Bonjour,

Après relecture de l'avis et échange avec Frédéric CAUVIN, co-rapporteur, je vous confirme que **notre analyse porte bien sur l'intégralité du tracé** : la partie dans laquelle il est évoqué les 3 sections entre Niort et Ambarès, très factuelle, vise à montrer que, même dans le cas où une étude détaillée a été réalisée, des questions se posent quand même.

Cordialement

Christian Barthod

Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts

Membre de l'Autorité environnementale

CGEDD-CPRN,

Tour Séquoia, 30ème étage, bureau 18, 92055 La Défense Cedex »

La commission d'enquête aimerait connaître le point de vue de RFF sur la réponse apportée par l'Autorité environnementale

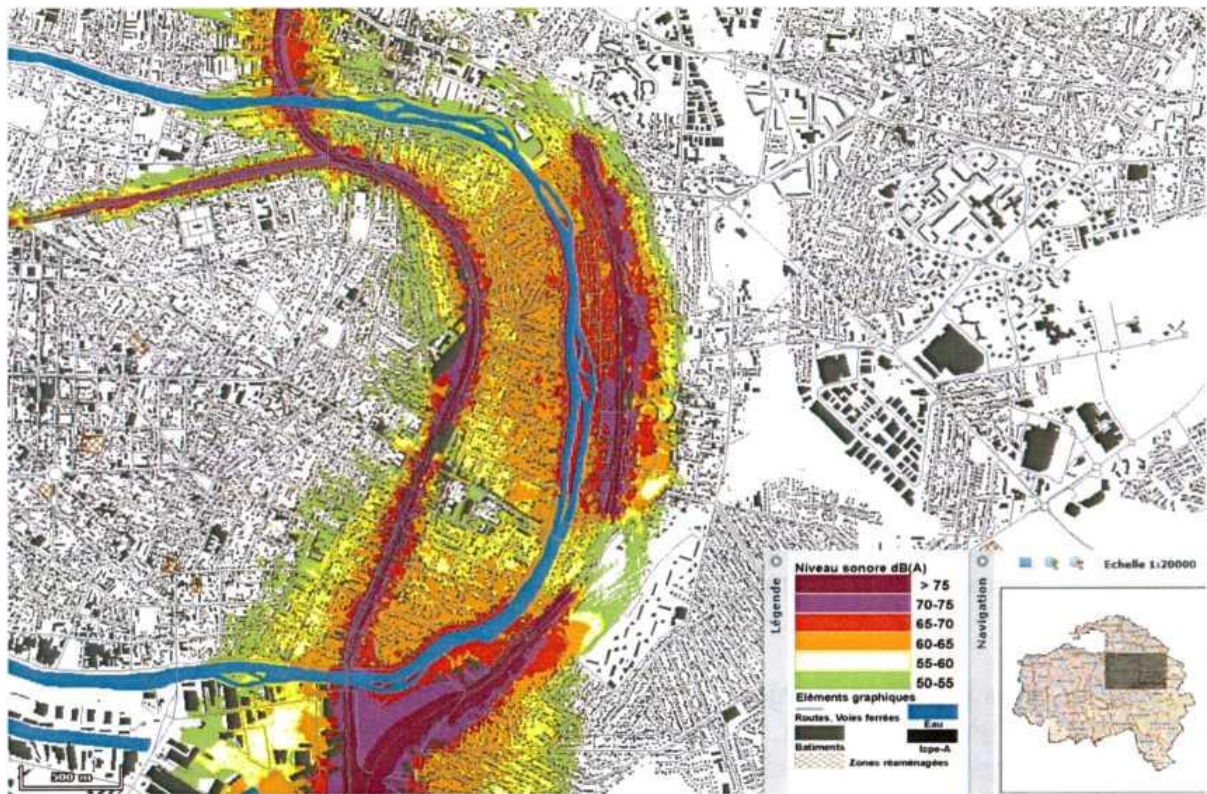
Question 2 :

Dans les délibérations du Conseil Municipal de la ville de Saint Maur des Fossés (Obs 5 du registre de Saint Maur des Fossés), il est écrit :

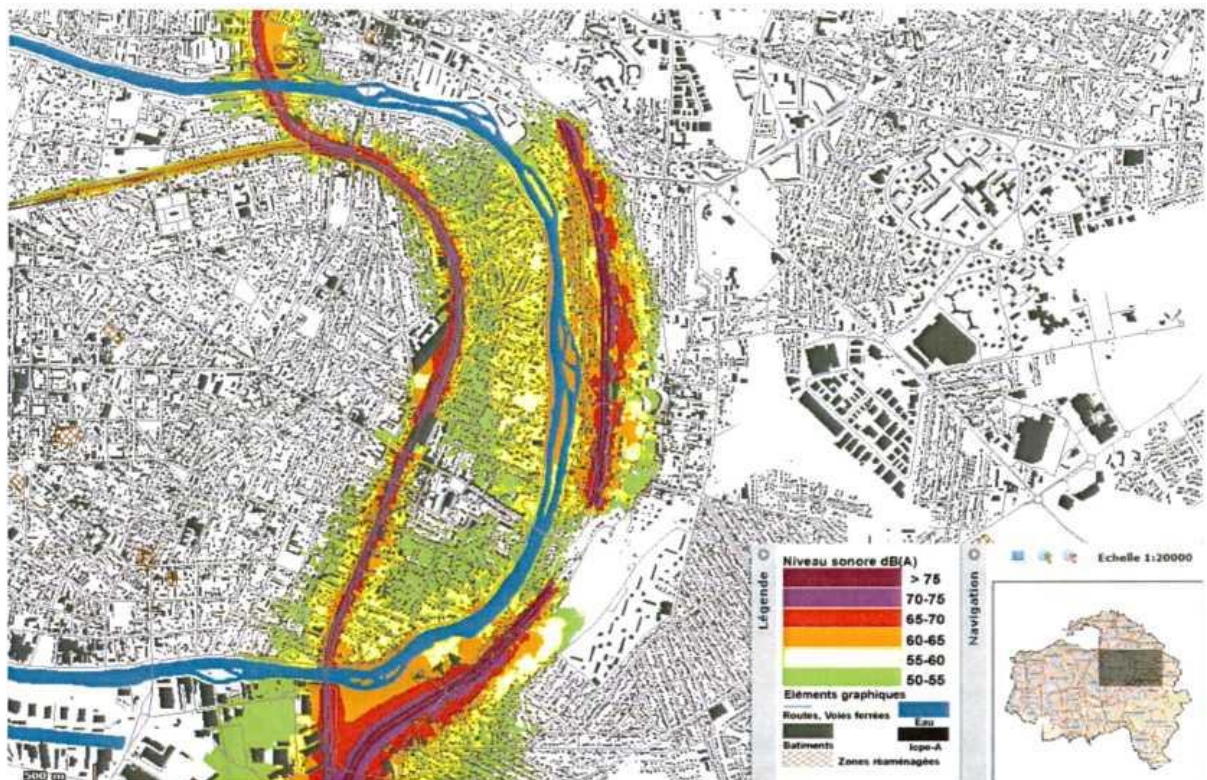
« En termes d'impact permanent, l'étude acoustique indique que le projet va induire une augmentation des niveaux sonores, de 0,2 dB(A). L'impact étant lissé sur une journée et l'augmentation du bruit étant lié à une loi logarithmique (non linéaire). L'étude d'impact donne peu d'informations sur l'état initial des nuisances sonores, notamment sur les tronçons ferroviaires traversant Saint-Maur, Chennevières et Champigny. Ce dernier est pourtant déjà connu grâce à la carte du bruit existante sur l'ensemble du département du Val de Marne. Les

nuisances sonores dues au trafic ferroviaire des différentes voies mentionnées impactent déjà particulièrement l'est de Saint-Maur, en journée.

Carte du bruit des nuisances ferroviaire jour (Lden) :



Carte du bruit des nuisances ferroviaire nuit (Ln) :



Bien que l'augmentation de 0,2 dB soit minime au vue du trafic existant, les

nuisances sonores sont déjà particulièrement présentes et doivent être réduites notamment au travers du Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement que doivent élaborer l'Etat et RFF.

La Ville avait émis, lors du Conseil municipal du 20 décembre 2012, un avis positif concernant le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat, 1ère échéance, qui ne concernait que les voies RATP. Le PPBE 2ème échéance, en cours d'élaboration, concernera les voies SNCF, traversant Saint-Maur, Chennevières et Champigny. Il est donc primordial que le projet d'autoroute ferroviaire et ses impacts soient intégrés dans le PPBE 2ème échéance de l'Etat, afin que des mesures de réduction des nuisances (isolation phonique des habitations, amélioration du matériel roulant, ...) liées à ces voies soient prévues.

L'augmentation du trafic ferroviaire ne fait que confirmer l'importance, d'une part, des mesures à engager dans le futur PPBE 2ème échéance et d'autre part, l'urgence à élaborer ce PPBE avant la mise en service de l'autoroute ferroviaire. »

Et par voie de conséquence le Conseil Municipal :

« Demande d'intégrer le projet d'autoroute ferroviaire dans le PPBE 2ème échéance de l'Etat, en cours d'élaboration, afin que des solutions soient proposées pour la résorption des nuisances sonores actuelles et à venir, avant la mise en œuvre du projet. »

Le même constat peut être fait sur les autres communes du Val de Marne traversées par le projet d'AFA en consultant les cartes bruit sur le site www.cartesbruit94.fr .

Il est également vraisemblable que dans la traversée des autres départements de la région parisienne (Essonne, Seine Saint Denis, Seine et Marne), le même constat pourrait être fait.

Question 2: A partir de ces constats, que compte faire RFF pour résorber non seulement les nuisances sonores à venir, mais surtout les nuisances sonores actuelles mises en évidence par ces cartes, avant la mise en œuvre du projet ?

3.2.1.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

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

L'avis de l'Autorité Environnementale porte d'une part sur les hypothèses retenues pour l'étude acoustique, et d'autre part sur le traitement particulier des trois sections identifiées.

Sur le premier point, Réseau Ferré de France (RFF) confirme que l'étude acoustique a été menée en 2010-2011 sur l'ensemble du tracé par un cabinet spécialisé, sur la base des hypothèses de trafic disponibles à cette date, en suivant une méthodologie en tout point conforme à la législation, et détaillée en tête d'étude.

En section 3.5.4 du mémoire complémentaire de RFF suite à l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale, RFF a répondu aux recommandations de l'AE en justifiant le choix des traitements de façades, et en précisant les sections du dossier dans lesquelles le sujet des PNB était traité.

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

RFF travaille depuis plus de dix ans avec l'ensemble des parties concernées (collectivités locales, Etat, Entreprise Ferroviaires, Gestionnaires d'Infrastructure, ADEME...), à l'identification et au traitement des Points Noirs de Bruit (PNB) en Ile de France.

Plusieurs axes de travail sont mis en œuvre, incluant :

- Une approche par axe, inscrivant le bruit comme composante des programmes de modernisation ou de schémas directeurs ;
- Le traitement du bruit à la source ;
 - Poursuite du développement des longs rails soudés (LRS) et traverses en béton dans les programmes de renouvellement,
 - Traitement acoustique des ouvrages métalliques par la mise en place d'absorbeurs, par le remplacement de tabliers, etc.
 - L'expérimentation d'une modification de la politique de maintenance (intérêt du meulage, par exemple),
 - Faisabilité de murs bas.
- La mise en place d'une gouvernance plus adaptée au traitement de ce sujet, plus déconcentrée et renforçant la gouvernance régionale ;
- L'amélioration du matériel roulant, incluant des incitations financières au renouvellement de matériel (à noter, comme mentionné dans le mémoire en réponse à la première enquête publique, le très bon comportement du nouveau wagon utilisé pour le service d'Autoroute Ferroviaire) ;
- En dehors des axes, une poursuite des opérations ponctuelles de résorption des PNB, en impliquant les collectivités concernées ;
- Une réflexion sur l'exploitation du réseau et son impact sur le bruit.

Il convient de souligner la réalisation d'actions menées en Ile-de-France en faveur de la réduction des nuisances sonores, en parallèle au traitement des sites pilotes :

- Réalisation d'une cartographie stratégique du bruit ;
- Réactualisation du classement sonore des voies ;
- Réalisation des 8 observatoires départementaux du bruit ;
- Mise en place d'un protocole de traitement des ponts métalliques ;
- Remplacement progressif des semelles de frein en fonte par des semelles de freins en matériaux composites (les matériels de l'Autoroute Ferroviaire seront tous équipés de matériel de frein en composite).

On se reportera aux éléments indiqués au complément de réponse 2c du thème 1 (pages 19) du mémoire d'observation remis le 4 juillet 2014 par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet et réalisée du 5 mai au 5 juin 2014. 13

Il apparaît ainsi clairement que le sujet dépasse largement le cadre de l'Autoroute Ferroviaire soumise à Enquête Publique, qui ne peut porter à lui seul l'ensemble du dossier bruit en Ile-de-France. A l'inverse, le projet d'Autoroute Ferroviaire sera intégré et pris en compte dans les réflexions en cours pour la résorption des PNB en Ile-de-France.

3.2.1.5. Appréciations de la commission d'enquête

Lors de cette seconde enquête qui ne concernait pratiquement que des communes situées en zone urbaine dense, il est clairement apparu que les nuisances sonores et les vibrations étaient identifiées comme le problème majeur ressenti par les populations riveraines de l'itinéraire emprunté par les futurs convois de l'autoroute ferroviaire.

Bien évidemment, la commission d'enquête admet que le sujet dépasse largement le cadre de cette enquête portant le projet d'autoroute ferroviaire.

En effet, et comme elle l'a déjà souligné, le public qui a fait part de ses remarques a surtout évoqué les nuisances acoustiques et vibratoires actuellement constatées par le passage des trains de fret existants et partant de ce constat il a considéré que l'autoroute ferroviaire ne ferait qu'accentuer ces nuisances. En ce sens cette enquête a servi de révélateur à une situation qui s'est dégradée au fil du temps.

Certes, la commission admet que les convois de la future autoroute ferroviaire devraient être moins bruyants que les convois actuels, mais ils ajouteront cependant des nuisances supplémentaires aux nuisances existantes.

Sur les deux questions posées :

Q1 : L'avis des maîtres d'ouvrage par rapport aux recommandations de l'autorité environnementale (Ae).

La réponse de RFF n'est toujours pas satisfaisante omettant le traitement des nuisances sonores, précisément en région Parisienne.

RFF indique notamment que : « *l'étude acoustique a été réalisée par un cabinet spécialisé, sur l'ensemble du tracé, sur la base de données de trafics disponibles en 2010/2011, le tout conformément à la réglementation en vigueur* ».

Or il convient de remarquer que :

- d'une part, nous sommes en 2014 et que la situation a évolué depuis 2010/2011 ;
- que RFF a répondu aux recommandations de l'autorité environnementale en justifiant le choix de traitement de façades et non les bruits à la source.

Q2 : Solutions proposées par RFF pour résorber non seulement les nuisances sonores à venir, mais surtout les nuisances sonores actuelles mises en évidence par les cartes, du Val de Marne avant la mise en œuvre du projet ?

La commission d'enquête reconnaît, à l'instar de RFF, « *que le sujet dépasse le cadre de l'AFA..* ». Cette enquête a permis de le mettre en évidence cette problématique et la commission estime vain de vouloir continuer à développer le fret, notamment dans les zones urbaines denses sans que ce problème ait été préalablement traité.

C'est peut-être parce que les mesures annoncées tardent à se mettre en place et à produire leurs effets que les réactions des populations en région parisienne ont été aussi vives.



3.2.2. 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) ; ceci 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.

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

Les demandes ou remarques exprimées en matière de transport de matières dangereuses – thème qui doit être différencié de la problématique de risque ferroviaire en général, visent à connaître :

La nature exacte des marchandises transportées de même que la manière dont la sécurité est assurée, durant le transport.

Le nombre total d'occurrences pour ce thème s'élève à 87, pour 314 observations, courriers ou courriels exprimés.

Les occurrences plus élevées dans le secteur 1 semblent s'expliquer par un plus grand nombre de communes, à la fois les communes prévues à l'enquête et les communes supplémentaires prises en compte.

Les occurrences sont particulièrement élevées pour la ville de Neuilly-sur-Marne (20), viennent ensuite Bry-sur-Marne (7), Noisy-le-Grand et Viry-Châtillon (6), puis Drancy et Savigny-sur-Orge (4) etc...

Répartition des observations, par secteurs :

Secteurs	Occurrences
<p><u>S1</u> Communes de Villeneuve-st-Georges, Valenton, Limeil-Brévannes, Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Ormesson-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Bry-sur-Marne, St. Maur-des-Fossés, Champigny-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, le Perreux-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne) Vigneux-sur-Seine (Essonne) Préfecture de l'Essonne - Préfecture du val de Marne + autres communes prises en compte, en fonction des observations reçues</p>	52
<p><u>S2</u> Communes de Peroy-Les-Gombries (Oise), Neuilly-sur-Marne, Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec, La Courneuve, Bobigny, Bondy, Romainville, Villemomble, (Seine-st-Denis) Nantouillet (Seine-et-Marne) Préfecture de l'Oise, Préfecture de Seine-st-Denis, Préfecture de Seine-et-Marne + autres communes prises en compte, en fonction des observations reçues</p>	35

11 - Observations émanant de maires ou sous forme de délibérations de Collectivités publiques

Extrait délibérations Conseil Municipal de Noisy-le-Grand du 10 juillet 2014 (Obs 4 du registre de Noisy-le-Grand) : « ...Considérant qu'elle tient cependant à relever de nombreuses lacunes comme l'absence d'information spécifique à la région Île-de-France et à la Commune de Noisy-le-Grand, le manque total d'informations sur la dangerosité des marchandises transportées, l'absence de mesures compensatoires pour sécuriser des convois potentiellement dangereux »

Délibérations du Conseil Municipal de Villemoisson-sur-Orge (Cour 3 CM, commune de Villemoisson-sur-Orge) : « Le risque de pollution accidentelle n'est une simple hypothèse. L'enquête publique ne fait aucunement mention de limitation du ferroutage à des produits non toxiques ou dangereux ».

Délibération du Conseil Municipal de Beauvoir- sur Niort – 79 - (Cour 2 CM, commune de Beauvoir sur Niort) : « *Le conseil s'interroge également sur le nature des marchandises qui pourraient transiter par cette voie et souhaite que des garanties soient apportées sur ce point aux communes traversées* »

Extrait des délibérations du Conseil Municipal d'Ablon sur Seine – 94 - (Cour 8, commune d'Ablon-sur Seine) : « *REFUSE que s'ajoutent des risques supplémentaires avec ces trains transportant des remorques de produits inflammables, explosifs, radioactifs, toxiques, voire mortels au milieu des habitants de notre ville..* » et « *EXIGE une étude de sécurité sur ies risques pour la population au regard de la typologie des marchandises contenues dans les wagons..* »

M. MAHEAS, maire de Neuilly-sur-Marne (Mail 124, commune de Neuilly-sur-Marne) : « *A cet égard, les impacts du projet sur le bruit et les vibrations ainsi que le transport de matières dangereuses sont des sujets essentiels dès lors qu'ils se posent dans des territoires urbanisés. Ils sont mal traités dans le dossier* ».

M. FOSSIER, Maire de Louvres (Obs 1 du registre de Peroy les Gombries) : « *Le risque chimique doit faire l'objet de précautions particulières* ».

M. ARNOULD, maire de la commune de VERBERIE (Cour 9, commune de Verberie – 60) : « *Exprime une crainte par rapport au transport de matières dangereuses* »... « *Il faut prévoir à la fois une réduction et une bonne répartition de ces matières sur les convois* ». « *Demande la mise en place de procédures et de moyens d'intervention supplémentaires, pour faire face aux éventuels accidents.*

Délibérations du Conseil Municipal de BOBIGNY (Obs 3 et Cour 9 CM, commune de Bobigny) : « *Considérant l'absence d'informations sur les marchandises contenues dans les wagons..* »... « *Décide de refuser que l'on vienne ajouter des risques supplémentaires, avec l'augmentation du transit de trains, transportant des remorques de produits inflammables, explosifs, radioactifs, toxiques, voire mortels..* »

M. GUEDJ, Président du CG 91 et M. FOURNIER Vice-président du CG 91, chargé des déplacements et des équipements publics (Cour 12, commune d'Evry) : « *Le Conseil général de l'Essonne a adopté, le 2 avril 2012, une politique dédiée au transport des marchandises consolidée dans un Plan d'Actions pour un Transport Durable des Marchandises en Essonne (PATDME). Dans ce cadre, il entend promouvoir une circulation des marchandises plus compatible avec les exigences du développement durable, conciliant les impératifs du développement économique et de la préservation de l'environnement, en favorisant la complémentarité et les échanges entre les modes, en lien étroit avec les politiques d'aménagement du territoire. Le Conseil général de l'Essonne se veut être cependant le garant du cadre de vie des Essonnais et sera particulièrement attentif aux conditions de mise en œuvre de ce programme. Il appelle*

donc à la vigilance concernant des problématiques suivantes qui représentent les grands enjeux du projet, en termes d'impact environnemental, dans sa traversée du territoire :

La maîtrise des risques technologiques, au regard des biens transportés et des implantations industrielles ou économiques bordant la voie ferrée »

12 - Observations émanant d'associations, de groupes ou de personnalités politiques

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS du Perreux sur Marne (Obs 7, commune de Champigny-sur-Marne) : *« Bien que favorable à toute démarche tendant à réduire le transport des marchandises par la route, et ce faisant, protéger l'environnement, le groupe EELV du Perreux sur Marne tient à exprimer plusieurs réserves et questionnements sur le projet dont vous avez la charge de l'enquête publique.*

Par ailleurs, et quel que soit le tracé prévu, nous tenons à exprimer notre inquiétude sur deux points : la pollution sonore ainsi que la sécurité des riverains face aux risques d'accident et de fuite d'éventuelles matières dangereuses »

« De même de nombreux riverains, dont les maisons et les jardins jouxtent les voies seront les premiers touchés en cas d'accident ou d'incident. La probabilité de survenue d'un tel événement ne peut être écartée, notamment en raison de la montée en charge progressive de l'autoroute ferroviaire dans les années à venir »

« Par ailleurs, rien n'est précisé concernant le transport des matières dangereuses : quelles précautions seront prises pour tenir compte de la densité des zones traversées ?

En conséquence, le groupe EELV du Perreux-sur-Marne, bien que favorable au projet, demande :

Des précautions accrues quant au transport des matières dangereuses, notamment la garantie que des déchets nucléaires ne transitent pas par l'autoroute ferroviaire Atlantique »

Europe Ecologie les Verts de Noisy-le-Grand (Obs 3 du registre de Noisy-le-Grand) : *« ...D'abord l'augmentation du risque de catastrophe (produits inflammables, explosifs, chimiques, radioactifs) du à l'intensification du trafic avec des conséquences potentiellement importantes compte tenu de la densité de population.*

La Ville de Noisy le Grand subit déjà l'autoroute A4 qui traverse la ville dans sa partie Sud, avec son lot de camions porteurs de matières dangereuses. Il est inutile d'en rajouter. Nous demandons également que soient rendues obligatoires les mesures permettant d'éviter l'effet domino en cas de choc entre des wagons contenant des matières dangereuses »

CULTURE ARTS DECOUVERTE (CAD), associée aux associations environnementales franciliennes ILE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT, ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT ET PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT, -(Cour 17, Mails 139, 142 et 144 , commune de Savigny-sur-Orge) déclarent : *« Le principe de précaution est mis en avant dans le refus de voir les communes franciliennes traversées par des trains potentiellement dangereux car transportant des produits inflammables, explosifs, toxiques, et radioactifs »...*

Nous déplorons que les voies soient fréquemment empruntées par des convois de déchets nucléaires sans que les populations ne soient averties. Ainsi, en décembre 2013, après un déraillement d'un wagon de l'un de ces convois, le maire de Drancy a décidé de porter plainte contre l'Etat pour mise en danger de la vie d'autrui »...

L'Autorité environnementale a estimé que les risques technologiques et les risques de pollution accidentelle des eaux du projet d'AFA constitueraient à l'échelle locale des

enjeux environnementaux de première importance. De manière générale, les risques sont sous-estimés et les études excluent régulièrement les réactions combinées de matières toxiques en cas d'accident.

La crainte sur le bruit, la dangerosité, les impacts sur l'homme et son environnement gagnent du terrain parmi les élus et les associations locales »..

ASSOCIATION NOISEENNE pour le respect des conditions de vie des riverains jouxtant les voies ferrées, Mme Girard, présidente (Obs 9 du registre de Noisy-le-Sec) : « Annonce de convois de 800 à 1000 mètres, aggravant les nuisances sonores, les vibrations du sol, sans oublier la dangerosité des matières transportées »

ENVIRONNEMENT 93 », affiliée à FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT, M. Redon, président (Cour 11, commune de Gagny) : « L'augmentation des risques d'accident a-t-elle été estimée ? Alors que pour certaines agglomérations, des itinéraires de contournement sont déjà en projet.

L'étude, pour la région Ile de France, se limite à une compilation des documents habituels, concernant les milieux naturels, inventaire du patrimoine, risques industriels, sans aucune analyse concrète d'impact ; elle ne permet pas de prendre connaissance des trajets envisagés »

GROUPE DES ELUS D'UNION DE LA GAUCHE DE SAINT-BENOIT (Mail 153, commune de Saint Benoît (86) : « A l'échelle locale, l'Autorité Environnementale a estimé que les impacts du projet sur le bruit et les vibrations ainsi que le transport de matières dangereuses (risques technologiques, risque de pollution accidentelle des eaux) en constituaient les enjeux environnementaux principaux. Elle recommande de compléter l'étude d'impact sur le plan des risques technologiques et des impacts acoustiques (clarification des hypothèses de calculs, identification des points noirs de bruit, localisation des bâtiments exposés) en ce sens.

La nature des matériaux transportés fera peser des risques importants pour la sécurité des personnes et pour l'environnement (produits chimiques notamment) »

M. GONNOT député suppléant 7ème circonscription de l'Essonne (Mail 19, commune de Juvisy-sur-Orge) : « Les nuisances sonores et les vibrations lors du passage en gare de Juvisy-sur-Orge. De nombreuses habitations étant situées non loin des voies, il paraît indispensable que toutes les précautions soient prises pour limiter la gêne occasionnée...

Le contrôle des matières transportées et le plan d'urgence en cas d'accident ferroviaire »

13 - Observations émanant de personnes considérées comme qualifiées

M. LECLERE (Cour 5, commune de Viry-Châtillon) : « En tant qu'ancien Conseiller Scientifique du PREFET DE L'ESSONNE pour les risques N.B.C (de 1991 à 1998) et étant agréé comme expert judiciaire par les COURS D'APPEL et d'ASSISES de PARIS, je me permets de répondre à vos lettres des 26 mai et 1er juillet concernant le ferroutage de containers sur l'axe TARNOS (40) - DOURGES (62), dont vous m'avez adressé une copie en tant qu'habitant de PÔRT-AVIATION, pour vous donner mon sentiment sur cette initiative.

Sur le plan des risques N.B.C, le transport ferroviaire d'éventuelles citernes de produits toxiques (chlore, acides, etc ...) occasionne un risque moindre que par voie routière et un gain sur la pollution de l'air non-négligeable puisque ces milliers de containers seraient transportés par camions semi-remorque fonctionnant au GAS-OIL. A cet effet, la SUISSE a, par référendum, inscrit dans sa Constitution, que le ferroutage était une priorité ».

M. VARHEGYI, Ingénieur spécialisé dans la sécurité et la gestion des risques (Mail 124 et Obs. 27, commune de Neuilly-sur-Marne) : « Sur le volet de sécurité, l'étude d'impact ne fait pas apparaître les risques associés à une augmentation des risques d'accident liés à une charge plus importante de ces voies complémentaires, réputées peu entretenues alors même qu'il est acté que pourront être transportés plusieurs produits dangereux (matières soumises à une inflammation spontanée, matières infectieuses, matières corrosives, matières et objets dangereux divers ...).

Alors même que le problème de l'entretien des voies par RFF est aujourd'hui posé à plusieurs niveaux, on peut considérer comme déraisonnable cette impasse dans l'étude d'impact »

14 - Observations émanant du public

Mme GIRAUD administratrice de « ELAN SAVIGNY ENVIRONNEMENT » (Obs 1 du registre de Vigneux-sur-Seine) demande : « Quels produits seront transportés ? Déchets nucléaires par ex ? »

ANONYME (Mail 14, commune de Vigneux-sur-Seine) a écrit : « Dangerosité des substances véhiculées à bord des trains de fret : j'observe régulièrement des trains de fret qui circulent sur la ligne du RER D à Vigneux-sur-Seine et sur les lignes du RER C à Juvisy. Des wagons de containers de liquide passent sans que les habitants des communes environnantes n'en aient été avisés. Je me suis plusieurs fois demandé ce qui se passerait si ces trains déraillaient ou qu'un accident survenait : quelles mesures seraient prises pour protéger les habitants ? A quel danger les expose-t-on déjà aujourd'hui sans les en informer ? Gardons en mémoire l'accident du train radioactif de Drancy et le déraillement du train de passagers à Brétigny. Par conséquent, je ne vois pas d'un bon œil le passage sur les voies du RER C de trains de fret de plus d'un kilomètre de long chargés de semi-remorques dont on ne connaît pas le contenu ! Mon avis est que ces trains ne devraient pas emprunter le réseau Transilien et passer au large de l'Île de France »

M. FAÏSSE Médecin – Conseiller municipal (Obs 1 du registre de Villeneuve-Saint-Georges) fait observer qu'«il faut également signaler la possibilité de risques technologiques liés aux transports de matières dangereuses. Je pense que Villeneuve-Saint-Georges doit être épargnée »

Mme PEYNOT (Obs 3 du registre de Villeneuve-Saint-Georges) a écrit que : « Le projet présente de l'intérêt à condition de ne pas augmenter les nuisances sonores et les risques de transports dangereux aux riverains ? »

M. GRANGE (Mail 64, commune de Sucy-en-Brie) a écrit : « Nous demandons à ce que cette autoroute comme les autres, fasse l'objet d'une étude d'impact sur les riverains en termes de pollution sonore, chimique et des risques supplémentaires encourus connaissant le poids de ces trains en cas de rupture d'un attelage. Le nombre de camions avec produits dangereux est aussi à prendre en compte »

Un ANONYME (Mail 62, commune de Bry-sur-Marne) a écrit : « J'habite devant le réseau ferré (20m) rue de la passerelle, des enfants en bas-âge dorment et jouent au pied du réseau ferré. Il y a également un risque en cas de transport de matières dangereuses. Une nouvelle réglementation devrait voir le jour en imposant que les produits transportés ne soient pas dangereux et n'aient aucun impact pour la santé des riverains au quotidien, ni en cas d'accident ou d'incident »

Mme LUKSA (Mail 87, commune de Bry-sur-Marne) a écrit : « Il va également poser des problèmes de sécurité en faisant rouler des trains qui transporteront des matières dangereuses sur une voie vielle (Brétigny) Et tout ceci, en plein centre ville.... »

M. PECQUART (Mail 128, commune de Bry-sur-Marne) fait observer : « *De plus les poussières émanant des marchandises (et ce d'autant plus si ce sont des marchandises toxiques) vont inévitablement entraîner des retombées graves sur la santé des riverains à plus ou moins long terme* »

Un ANONYME (Mail 133, commune de Saint Maur des Fossés) a écrit : « *Alors l'ajout de 4 trains supplémentaires par jour, d'une longueur de 750m (41 wagons) va avoir un impact significatif sur la qualité de vie des riverains ainsi que des risques de sécurité pour les habitants lors de transports de matières dangereuses* »

Mme PEDRERO-SANZ (Obs 10, commune de Champigny-sur-Marne) a écrit : « *Après l'accident de train à Brétigny sur Orge il y a de cela à peine 1 an, et les décès de personnes occasionnés, je voudrais connaître les mesures prévues en matière de sécurité aux personnes, notamment en cas d'accident ferroviaire (déraillement de wagons, incendie, explosion de matières dangereuses, transport de déchets toxiques, voire nucléaires...) et des modalités d'intervention (exemple des autoroutes routières ...). De même quelle sont les mesures antibruit qui sont prévues avec le projet ?*

Les voies de fret existantes traversent bien souvent des zones densément peuplées (exemple Ile de France). Des matières dangereuses, nocives, voire radioactives ne devraient en aucun cas pouvoir emprunter la future autoroute ferrée atlantique, pour des raisons évidentes de sécurité. L'intérêt économique et commercial ne doit pas passer au-dessus de l'intérêt de santé de la population. Quel serait le bénéfice d'une catastrophe ferroviaire dans ce cas ? »

Mme BAURDIER (Mail 23, commune de Nogent-sur Marne) ajoute : « *Avons-nous la garantie que les produits transportés ne font courir aucun risque sanitaire à la population ?*

Mme HUYVETTEZ (Obs 11 du registre de Noisy-le-Grand) a écrit : « *Nous demandons de revoir ce projet avec un nouveau tracé contournant les zones à forte densité de population. Nous dénonçons une pollution sonore accrue, des risques d'accidents sur des voies anciennes (Brétigny ou accident ancien pont du RER), une gravité des risques amplifiée par le passage de produits dangereux (Drancy) en zone urbaine dense, une dépréciation immobilière importante (maisons, appartements, fonds de commerce) liée aux nuisances relatées ci-dessus (nuisances sonores)* »

Un ANONYME (Mail 74, commune de Noisy-le-Grand) pose les questions suivantes :

« *Prévoyez-vous des mesures de sécurité particulières :*

- *en cas de déraillement des trains ?*

- *en cas de transport de marchandise dangereuse ?*

- *en cas de stationnement d'un train sur la voie de manière prolongée de jour ou de nuit ? Je considère que traverser une zone urbaine dense pour transporter des matières dangereuses est totalement inapproprié. La prise de risque est énorme par rapport aux gains que vous attendez de ce projet et me paraît disproportionnée :*

En cas d'accident, vos économies auront l'air bien ridicule et ne feront pas le poids face au prix de chaque vie et dégâts matériels que l'accident vous aura coûté.

Aucune étude n'a été faite sur le sujet : est-ce normal de mettre en place un tel projet sans étudier en amont le type de marchandise transporté ? Il me semble pourtant que les exigences de sécurité ne sont pas les mêmes selon le type de matière transporté ? »

Mme ALEZIER (Cour 14, commune de Viry-Châtillon) a écrit : « Les perturbations, nuisances et risques concerneraient une large population : nuisances sonores, surtout la nuit, danger d'explosion et nocivités des produits dangereux, risques amplifiés par le nombre de containers, encombrement des lignes TER, RER, (TGV ?), retards, usure des structures... »

Un ANONYME (Mail 6, commune de Viry-Châtillon) affirme : « Je suis contre ce projet qui perturbera encore plus le trafic Transilien et je trouve que l'on méprise particulièrement les gens qui prennent tous les jours les transports pour se rendre à leur travail. De plus, les habitants de Viry-Châtillon seront encore plus gênés par les nuisances sonores qu'ils subissent déjà et les risques liés aux transports de produits dangereux.

Ne pourrait-on pas faire passer cette autoroute dans une zone moins dense et prévoir des contournements. »

Un ANONYME (Mail 16, commune de Viry-Châtillon) évoque : « Problèmes liés aux matières dangereuses. En cas d'accident, de dysfonctionnement, de fuite, etc., si rien n'est fait, ces matières dangereuses se retrouveront dans des espaces publics. A Viry-Châtillon, dans le quartier de Port Aviation, il y a un espace vert à côté des rails. Il y a aussi des écoles en allant vers Juvisy. Il faut imaginer le risque en cas de fuite d'un produit dangereux et qu'un enfant vienne le manipuler.

Matières dangereuses : Mise en place d'une structure "récupérateur" autour des rails pour récupérer les éventuelles fuites. Contournement des zones habitées, Mise en place d'un réseau ferré alternatif dédié aux transports de marchandises.

Réseau ferré : Mise en place d'un réseau ferré alternatif dédié aux transports de marchandises, Densité des transports de marchandises limitée » Pour conclure, je suis défavorable »

M. ETAVE (Mail 50, commune de Viry-Châtillon) a écrit : « Quels seront les effets sur la santé en matière de bruit et les risques encourus lors du transport de matières dangereuses ?? La région parisienne n'est-elle pas suffisamment impactée par le bruit qui constitue une préoccupation majeure de ses habitants ? »

Mme MORVAN (Mail 12, commune de Villemoisson-sur-Orge) a écrit : « En plus, j'apprends par le biais de plusieurs blogs qu'il risque d'y avoir sur ces trains des déchets nucléaires et autres produits toxiques. Qu'avez-vous prévu en cas d'accident. Les produits dangereux seront-ils dans mon jardin ? »

M. NICOLI (Mail 25, commune de Juvisy-sur-Orge) a écrit que : « La réglementation devrait imposer que les produits transportés ne soient pas dangereux et n'aient aucun impact pour la santé des riverains au quotidien, ni en cas d'accident ou d'incident »

M. TOUAZI (Obs 7 du registre de Neuilly-sur-Marne) fait observer : « Habitant Neuilly-sur-Marne et à moins de 100 mètres de la voie ferrée, je suis quotidiennement confronté aux nuisances sonores et visuelles, danger occasionnés par les marchandises transportées (produits inflammables et autres gaz et liquides dangereux) »

Mme BEAULIEU (Obs 24 du registre de Neuilly-sur-Marne) demande : « Quels matériaux transportez-vous ? Votre réponse sera-t-elle la même dans 10, dans 20 ans ? »

UN ANONYME (Obs 29 du registre de Neuilly-sur-Marne) a écrit : « L'AFA ne va-t-elle pas nous mettre en contact avec des trains transportant des produits dangereux, toxiques !!! »

M. CHOUAOUI (Mail 42, commune de Neuilly-sur-Marne) évoque : « *Les risques d'accidents liés au transport des matières dangereuses (demande une nouvelle une nouvelle réglementation dans ce domaine) »*

M. PITAUD (Mail 46, commune de Neuilly-sur-Marne) demande : « *Quelles seront les marchandises transportées, et les conséquences en cas d'accident d'un train de 200 wagons de matières inflammables »*.

M. LEMONNIER (Mail 121, commune de Neuilly-sur-Marne) fait observer : « *A l'heure actuelle, déjà, il n'y a aucune garantie de sécurité vis-à-vis des résidents et des habitations, notamment en raison de la nature des produits transportés matériaux extrêmement dangereux des trains de marchandises (radioactifs !!!) Si ce projet se réalise, l'augmentation du trafic va augmenter considérablement les risques »*

MM. PLAZIO et FETTAL et Mme FETTAL (Obs 1 du registre de Noisy-le-Sec) ont écrit : « *Nous avons les autoroutes A1 /A3/ A86, la voie ferroviaire qui a déjà un trafic important ; on veut en plus que les produits toxiques, sur trains de 1500 mètres, traversent le département ; et je ne parle pas de l'usine de méthanisation ; cela suffit, les pauvres n'ont pas à tout accepter »*

M. RIVOIRE, maire de Noisy-le-Sec (Obs 7, registre de Noisy-le-Sec) a écrit : « *Quant à la nature des marchandises transportées, elles sont inquiétantes ; en effet, sur 10 ans, avec 4 ARQ, ce sont près de 30 000 passages dont il est question ! Il faut reporter ce trafic sur des zones moins peuplées, pour éviter les accidents »*

Un ANONYME (Mail 100, commune de Drancy) : « *Se dit opposé au passage des trains contenant des produits chimiques »*

3.2.2.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

Se reporter aux éléments cités dans le thème 2 de la première enquête.

3.2.2.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question1 :

Quelles sont les mesures prises pour éviter les pollutions des sols, en cas de sinistre ?

Question 2 : En dehors des prescriptions en rapport avec les sites SEVESO, seuil haut, des plans d'urgence sont-ils prévus sur la traversée Ile de France de l'AFA ?

3.2.2.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

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

Le transport de matières dangereuses concerne les différents acteurs du mode ferroviaire : RFF, SNCF GID (Gestionnaire d'Infrastructure Délégué) et les Etablissements Ferroviaires. La sécurité est un atout essentiel du transport ferroviaire reconnu de tous. Un savoir-faire, une organisation en évolution permanente et des instances dédiées contribuent à garder un bon niveau de sécurité.

La sécurité du Transport ferroviaire de Marchandises Dangereuses (TMD) s'inscrit dans la sécurité de l'exploitation ferroviaire en général.

Les textes de base pour le TMD sont internationaux : Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses (RID) et Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Ils sont établis en cohérence avec les recommandations des Nations Unies (ONU), Règlement-type, qui poussent vers plus d'harmonisation des règlements régionaux, en vue de favoriser les échanges et en particulier le transport multimodal.

La directive européenne 2008/68/CE regroupe les anciennes directives RID, ADR et ADN (pour les voies navigables) et impose l'application du RID et de l'ADR au transport intérieur des Etats de l'Union via l'arrêté du 29 mai 2009 dit « arrêté TMD ».

Le fondement juridique des plans d'urgence internes PUI-MD (ex : PMD) se trouve dans le RID (chap. 1.11) qui renvoie à la fiche UIC 201 « Guide pour la réalisation des plans d'urgence des gares de triage. Ces plans spécifiques aux matières dangereuses sont intégrés dans les Plans d'Intervention et de Secours (PIS) prévus par l'arrêté du 26 août 2003 relatif aux modalités d'exploitation du Réseau Ferré National (RFN).

Le RID fixe le cadre juridique de déclaration par les Etats des événements impliquant des marchandises dangereuses (chap. 1.8.5)

Le RID prévoit aussi les dispositions concernant la sûreté (chap. 1.10) ainsi que la possibilité de « restrictions de transport par les autorités compétentes » (chap. 1.9). Cette dernière disposition est à appréhender en relation avec la directive – cadre RID-ADR-ADN précitée qui autorise les Etats à prendre des mesures de restrictions sous certaines conditions.

Sur les infrastructures nouvelles, des solutions existent permettant d'éviter ou limiter la pollution des sols, mais elles ne sont mis en oeuvre que ponctuellement (ex : protéger les sites de captage des eaux). Pour l'Autoroute Ferroviaire, qui utilise le réseau existant, la limitation vient plutôt du fait que le transport de matières dangereuses est très limité.

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

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

Classe de matières dangereuses	Type de produits	Service d'autoroute ferroviaire Atlantique
1	Matières et objets explosibles	Exclu du service Atlantique
2	Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression	Exclu du service Atlantique
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	Exclu du service Atlantique
6.1	Matières toxiques	Exclu du service Atlantique
6.2	Matières infectieuses	Accepté sur le service Atlantique
7	Matières radioactives	Exclu du service Atlantique
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)

C'est déjà le cas sur le service d'Autoroute Ferroviaire Perpignan-Luxembourg, depuis sa création en 2007.

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'arrivée 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. »

En cas de pollution suite à une perte de confinement accidentelle, il est indispensable de réparer les éventuels dommages. Le TMD relève de ce point de vue sur le territoire national des prescriptions générales du Code de l'environnement. Il importe de noter que les entreprises ferroviaires sont aussi tenues de respecter les prescriptions relatives à la protection de l'environnement, prévues par le document de référence du RFN.

On se reportera aux éléments indiqués au thème 6 (pages 29 à 32) du mémoire d'observation remis le 4 juillet 2014 par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet et réalisée du 5 mai au 5 juin 2014.

Par ailleurs, le transport de matières dangereuses est concerné par l'article L 551-2 du Code de l'environnement qui prévoit la réalisation d'études de dangers pour certains ouvrages d'infrastructure de transport. Les terminaux de transbordement de Dourges et de Tarnos font ainsi l'objet de ces études. Les études de dangers visent à évaluer les risques liés à la présence de wagons de matières dangereuses. Une étude de dangers fournit les informations permettant d'adapter le plan d'urgence interne (PUI-PMD) au site considéré et de réaliser le Plan Particulier d'Intervention (PPI) arrêté par le Préfet (voir ci-dessous).

Réponse de RFF à la question n°2 du thème 2

Les dispositions qui s'appliquent aux convois de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique sont les mêmes que pour un autre convoi ferroviaire.

La sécurité civile est organisée par la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile. Les dispositions générales prévues pour le transport ferroviaire s'inscrivent dans les plans ORSEC. Le transport de marchandises dangereuses est inclus dans le dispositif.

Certains ouvrages ou sites ferroviaires du transport de marchandises dangereuses, en particulier les gares ferroviaires de triage, peuvent faire l'objet de plans particuliers d'intervention (PPI), qui sont inclus dans le plan ORSEC concernant la zone. Le même site fait en principe l'objet d'un plan d'urgence interne (PUI) annexé au plan d'intervention et de secours (PIS) et établi en concertation avec les autorités publiques. Les PPI sont élaborés sur la base des scénarios d'accidents (études de dangers) étudiés dans le cadre des dispositions prévues par le Code de l'environnement.

Il est rappelé que la directive Seveso ne s'applique pas aux gares ou triages ferroviaires

3.2.2.5. Appréciations de la commission d'enquête

Par rapport à la question 1 :

Les maîtres d'ouvrage font référence à de nombreuses réglementations nationales ou supranationales, sensées garantir un maximum de sécurité pour le transport de matières dangereuses, en général.

Cette réponse peut répondre aux inquiétudes du public, par rapport à la situation existant avant la mise en œuvre du projet (plan d'urgence interne, « matières dangereuses », plan d'urgence des gares de triages, plan d'intervention et de secours, etc...)

Concernant précisément les précautions prises en cas de pollution des sols, la réponse ne concerne que les infrastructures nouvelles ; l'absence de réponse pour l'autoroute ferroviaire (utilisant le réseau existant) se justifie par le faible pourcentage de matières dangereuses sur les convois

La réponse à la question précise posée est donc négative.

La commission d'enquête estime que les risques de pollution des sols, liés au projet d'autoroute ferroviaire, sont faibles, en raison du faible pourcentage de MD transportées (1,2 %) et qu'il ne convient pas, prioritairement, de prendre de mesures spécifiques à ce sujet.

Les maîtres d'ouvrage se livrent ensuite à l'énumération des précautions prises à chaque stade du transport des marchandises dangereuses, de leur toute première prise en charge, jusqu'au déchargement complet ; il s'agit d'un rappel car les mêmes prescriptions ont été évoquées dans le mémoire en réponse de la première enquête publique.

Enfin, les maîtres d'ouvrage rappellent l'obligation de mener des études de danger aux abords de certaines infrastructures de transport, tels que les terminaux de transbordement ; le linéaire de l'autoroute ferroviaire en est donc exclu, et à plus forte raison Parisienne, dont la sensibilité est forte

Par rapport à la question 2 :

Les maîtres d'ouvrage indiquent qu'en dehors des prescriptions particulières dictées pour les sites SEVESO seuil haut (décrivant d'importants stockages de matières dangereuses non loin des voies), c'est en quelque sorte « le droit commun » des plans d'urgence qui s'applique.

Cette réponse est satisfaisante, d'autant plus que les convois actuels – donc hors projet AFA – emportent d'avantage de produits dangereux.

Par ailleurs, cette réponse vient compléter la réponse déjà apportée sur ce thème, à l'occasion de la 1^o enquête.



3.2.3. Thème 3 : Les dépréciations immobilières

Une importante crainte s'est, également exprimée au cours de cette 2^{ème} enquête, d'une baisse de la valeur des propriétés privées.

Cette inquiétude de la population trouve probablement son origine dans les nuisances causées par l'ensemble du trafic ferroviaire, et à plus forte raison, dans le projet présenté.

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

1 – Analyse des observations, courriers et courriers relatifs à cette thématique

11 - Analyse qualitative

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

Secteurs 1 & 2	Occurrences
S1 s de Villeneuve-st-Georges, Valenton, Limeil-Brévannes, Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Ormesson-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Bry-sur-Marne, St. Maur-des-Fossés, Champigny-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, le Perreux-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne) Vigneux-sur-Seine ((Essonne) Préfecture de l'Essonne - Préfecture du val de Marne	20
S2 s de Peroy-Les-Gombries (Oise), Neuilly-sur-Marne, Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec, La Courneuve, Bobigny, Bondy, Romainville, Villemomble, (Seine-st-Denis) Nantouillet (Seine-et-Marne) Préfecture de l'Oise, Préfecture de Seine-st-Denis, Préfecture de Seine-et-Marne	40

Le nombre total d'occurrences pour ce thème s'élève à 60, pour les 2 secteurs. Paradoxalement, elles sont deux fois plus nombreuses en secteur 2 (Nord) alors que les communes y sont moins nombreuses.

L'analyse de la répartition géographique fait apparaître une nette majorité à Neuilly-sur-Marne (37), puis Bry-sur-Marne (7) et Noisy-le-Grand (6)

12 - Analyse quantitative :

A – Observations émanant de particuliers

M. HARBULOT : (Mail 8 – Chennevières sur Marne) « *Donc l'ajout de 4 Trains supplémentaires par jour, et de plus d'une longueur de 750m (41 wagons) va avoir un impact significatif sur la qualité de vie des riverains, mais également sur nos biens, que nous souhaitons conserver en l'état et ne pas subir plus de désagrément qui engendrerait un impact économique !!!C'est un NON catégorique* »

Mme BARBELIAN : (Mail 21 - Chennevières sur Marne) : « *Ma maison est située à 20 m de la ligne ferroviaire, ce qui est déjà l'enfer. Une autoroute ferroviaire est impensable. Sans compter l'énorme moins-value que cela va apporter à ma maison. Je M'OPPOSE FORTEMENT à ce projet !* »

Mme MAURINET : (Mail 28 - Chennevières sur Marne) : « *Ce projet n'est donc pas acceptable. Notre qualité de vie s'en trouverait complètement altérée. De plus nos propriétés seraient totalement dévalorisées et invendables* »

ANONYME (Signature Illisible) (Obs. 1 – Bry sur Marne) : « *Bon nombre sont impactés par des fissures sur les bâtiments. Les pavillons construits fin 19^{ème} siècle ou tout début 20^{ème} siècle n'ont aucune structure permettant de résister aux TREMBLEMENTS/VIBRATIONS que le passage de ces trains engendre déjà. Avez-vous prévu des études sur notre patrimoine ? Qui paiera les dégradations ?* »

M. BENKEMOUN : (Mail 34 – de Bry sur Marne) : « *Nous nous opposons fermement au passage intense de trains ce qui serait très préjudiciable, pour notre santé. Et notre bien* »

ANONYME a écrit : (Mail 101 – de Bry sur Marne) : « *Nos logements vont perdre de plus de la valeur. Voilà quelques remarques qui iront en rejoindre certainement d'autres* ».

M. PECQUART (Mail 128 - de Bry sur Marne) : « *Ma famille et moi sommes propriétaires de notre maison située juste au niveau de la voie ferrée de la gare de marchandises de Bry sur Marne(94360) Avenue Georges Clemenceau. Pour finir ce projet provoquera inmanquablement une dépréciation immobilière importante et extrêmement préjudiciable de nos biens, liée à toutes ces graves nuisances* »

Mme BAKON (Mail 149 - de Bry sur Marne) : « *Une résidence vient de se construire a Bry sur Marne a 10 mètres du train : est-ce normal ? La dépréciation de nos maisons et dans une grande mesure les prix de vente vont baisser et fortement.* »

M. ZOLTOBRODA (Mail 151 - de Bry sur Marne) : « *Rajouter des nuisances sonores ferait de plus diminuer la valeur des maisons.* »

M. CARRE a écrit : (Obs. 8 – de Champigny sur Marne) : « *Je soussigné M. Alain CARRE être contre pour des raisons de nuisances sonores, dégradations des bâtiments dues aux vibrations, moins-values des biens existants, risque d'accidents* ».

NOM ILLISIBLE a écrit : (Obs. 9 - de Noisy le Grand) : « *Je ne comprends pas qu'il puisse y avoir encore des logements en cours de construction à 50 m de la ligne. Ce projet générera pollution sonore, risque pour la population (Drancy) ; dévaluation du bien.*»

Mme HUYVETTEZ : (Obs. 11 – de Noisy le Grand) : « *Nous dénonçons une pollution sonore accrue, des risques d'accidents sur des voies anciennes (Brétigny ou accident ancien pont du RER), une dépréciation immobilière importante (maisons, appartements, fonds de commerce) liée aux nuisances relatées ci-dessus (nuisances sonores)* »

M. BENKEMOUN : (Mail 20 – de Noisy le Grand) : « *Nous avons acheté notre maison dans le quartier de la Varenne à Noisy-le-Grand. Celle-ci se trouve à 150 m de la voie ferrée. Nous nous sommes renseignés sur le trafic avant l'achat car nous comptons bien y rester longtemps pour y élever nos enfants en toute sécurité et en connaissance des nuisances potentielles du trafic. Notre patrimoine (perte de la valeur de notre bien, risque de vibrations, fissures, revente impossible)* »

M. Paul GNOUNSKI : (Mail 36 – de Noisy le Grand) : « *Propriétaire d'un pavillon, situé à 200 mètres des voies, acheté en 2010 en connaissance de cause, redoute en raison de l'augmentation du trafic annoncée, des nuisances sonores (intensité + fréquence) dévalorisation possible des biens immobiliers, etc.* »

ANONYME : (Mail 63 – de Noisy le Grand) : « *Les nuisances sonores, les poussières sans parler du transport de matières dangereuses vont dégrader notre qualité de vie sans compter la dépréciation des biens immobiliers du quartier* »

ANONYME : (Mail 74 – de Noisy le Grand) : « Je suis totalement défavorable à la mise en place de cette autoroute ferroviaire en passant par Noisy-le-Grand. Mon assurance habitation prendra-t-elle en charge les dégâts que le développement de votre autoroute ferroviaire va certainement causer à ma maison sur le long terme : fissure des enduits et des peintures à minima ?? »

ANONYME (Mail 158 – de Saint-Michel-sur-Orge) : «...sans compter, la dévaluation probable de ma propriété. Un régime d'indemnité sera-t-il mis en place pour prendre en compte la perte de valeur des biens immobiliers ? »

M. et Mme LANIESSE : (Obs. 5 – de Neuilly sur Marne) : « Contre ce projet ...En outre, notre patrimoine perdra de sa valeur, par le fait de cette installation »

M. TOUAZI: (Obs. 7 - Neuilly sur Marne) : « Comment peut-on encore accepter des nuisances sonores plus importantes et plus fréquentes ?? Fissure des maisons causées par les vibrations. Dépréciation de biens immobiliers »

M. et Mme L'HONEN : (Obs.8 - Neuilly sur Marne) : « Nous sommes contre ce projet ; nous habitons le long de la voie ferrée ; nos immeubles sont fissurés ; s'ils se fissurent plus, risque d'effondrement et le bruit ne nous permet plus de laisser nos fenêtres ouvertes ; si ce projet passe, prévoyez des indemnités pour le relogement »

M. et Mme MONNIER : (Obs.9 - Neuilly sur Marne) : « La nouvelle voie nous apportera un trafic surchargé donc : Plus de nuisances sonores (réglementation ? Seuil de tolérance ? Recours ? Vibrations (fissures) Dépréciation de notre bien immobilier »

Mme PAIN - M. RAIMIS : (Obs.13 - Neuilly sur Marne) : « Des trains d'1,5 km ne laissent rien présager de bon (nuisances sonores, visuelles, vibrations ++, dépréciation des biens immobiliers) et donc, influence sur notre moral et notre santé ! Faut il déménager pour notre bien être ?? »

Mme et M. GARRIDO : (Obs.15 – de Neuilly sur Marne) : « ...nous ne pouvons accepter encore plus de nuisances sonores, de fissures dans notre maison, à cause des vibrations, et la dépréciation de notre bien immobilier. »

Mme AUCAN et M. COZETTE : (Obs.16 – Neuilly sur Marne) : « ...enlever les nuisances et les remettre ailleurs n'est pas la solution -Baisse importante de notre bien immobilier »

M. HUILLERY : (Obs.19 – de Neuilly sur Marne) : « Je n'ai jamais entendu parler de ce projet qui va détruire notre qualité de vie (vacarme) dévaluer notre investissement immobilier, dévaloriser tout un quartier, ou vivent des centaines de Nocéens »

Mme IKOULEV : (Obs.20 – Neuilly sur Marne) : « Je suis contre ce projet à côté de mes fenêtres, les raisons : Et la maison ? À ne pas négliger... je ne pourrais plus jamais la vendre, à cause des nuisances et j'en serai otage ou martyr »

ANONYME (Obs.23 – Neuilly sur Marne) : « Je compte déménager alors que je suis sur Neuilly depuis avril 2014 ; il vaut mieux vendre avant que le prix de la maison baisse beaucoup, au lieu de d'être obligé de rester en otage, à subir les nuisances sonores.. »

Mme BEAULIEU : (Obs.24 – Neuilly sur Marne) « Comment accueillir un projet qui engloutit toutes nos économies et qui a modifié la qualité de vie que j'espérais... ?.....Enfin, comment ignorer qu'un tel projet est synonyme de dépréciation ?? Comment appelez-vous cela ? « Pas de chance ? » « Tant pis pour vous ? »

Mme et M. BROCHARD : (Obs.25 – Neuilly sur Marne) : « Qu'est il envisagé pour la dépréciation des biens ? »

Mme LEANG : (Obs.28 – Neuilly sur Marne) : « ... les conditions de vie deviendront impossible, avec comme conséquence, la baisse de valeur de notre bien »

Mme ARGENTIN (Obs.32 – Neuilly sur Marne) : « Baisse de la vente de nos appartements ; problème sur la santé. »

Mme MULLER (Obs.33) – Neuilly sur Marne) : « Baisse de vente de nos appartements Faut il rester à Neuilly, où est la tranquillité ? »

M. BELHACEL (Mail 31 - Neuilly sur Marne) : « Déploire les nuisances sonores et vibratoires, de même les nuisances gazeuses, et la dépréciation immobilière »

Mme LOPEZ (Mail 39 – Neuilly sur Marne) : « Regrette aussi les pollutions dues aux motrices diesel et le risque liés au transport des matières dangereuses, de même la dépréciation immobilière »

M. CHOUAOUI : (Mail 42 – Neuilly sur Marne) « Se dit conscient des bénéfices du projet sur le plan écologique et économique, mais déplore la possible dépréciation de son patrimoine »

Mme LEBLANC : (Mail 57– de Neuilly sur Marne) : « Se déclare contre le projet, à cause des nuisances acoustiques et des vibrations, de la perte de valeur des propriétés et à cause de la crainte d'accidents liés au transport des matières dangereuses »

Mme DUVERNOIS : (Mail 59 – Neuilly sur Marne) : « Déploire ...le risque de dépréciation immobilière (Toutes ses économies utilisées pour l'achat de son logement, en 2013, sans information de la mairie quant à ce projet) »

M. TRAN : (Mail 79 – Neuilly sur Marne) : « Se déclare opposé au projet, en soulignant des nuisances sonores dont il a vainement tenté de réduire les effets (pose de double-vitrages) et une dépréciation de sa propriété »

ANONYME : (Mail 80 – Neuilly sur Marne) : « Se dit opposé au projet, en dénonçant les nuisances causées à la fois par la voie ferrée existante, et par une cimenterie, toutes proches de son domicile, impliquant la baisse de valeurs de ses biens immobiliers.

M. TRITONI : (Mail 82 – Neuilly sur Marne) : « Craint la dépréciation de son bien »

ANONYME : (Mail 84 – Neuilly sur Marne) : « Défavorable au projet, nuisant à sa qualité de vie et à la valeur de son bien »

ANONYME : (Mail 96 – Neuilly sur Marne) : « Crainte de nuisances sonores plus importantes et de dépréciation immobilière »

ANONYME (Mail 116 – Neuilly sur Marne) : « De plus cela va faire baisser la valeur de nos appartements »

M. LOURENCO : (Mail 119 – Neuilly sur Marne) : « ...Cela provoquerait également une dégradation de la valeur des biens immobiliers construits le long de la voie ferrée pour les personnes propriétaires de leur logement »

M. LEMONNIER : (Mail 121 – Neuilly sur Marne) : « Nous sommes absolument contre ce projet qui ne va qu'aggraver la situation actuelle, et de plus, déprécier fortement la valeur de notre maison »

M. DUPONT : (Mail 138 – Neuilly sur Marne) : « Par ailleurs, cela apporterait une moins value a notre bien immobilier récemment acquis. »

ANONYME : (Mail 140 – Neuilly sur Marne) : « Cela est déjà bien difficile aujourd'hui avec le trafic existant. Sans compter l'énorme moins value que cela va apporter à nos logements »

ANONYME : (Mail 162 – Neuilly sur Marne) : « *Nous sommes contre ce programme de réalisation d'autoroute ferroviaire qui risque de mettre en péril les habitations proches des voies ferrées et de déprécier leur prix* »

Mme MESSINGER : (Cour 16 – Neuilly sur Marne) : « *Crainte de spoliation des biens des propriétaires, baisse du patrimoine, fruit d'une vie de travail...* »

ANONYME : (Mail 48 – Béthisy Saint Martin) : « *Redoute cependant l'impact des vibrations sur l'immeuble, (fissures constatées dans le voisinage) et sur la circulation routière, en raison de la présence de plusieurs PN sur la voie) l'ensemble aboutissant à une forte dépréciation immobilière* ».

ANONYME : (Mail 54 – Béthisy Saint Martin) : « *Quelles indemnisations pour la dépréciation immobilière ?* »

B – Observations émanant de groupement de particuliers ou de groupes politiques

Mme WECKER (Obs. 6 – de Noisy le Grand) : « *Nous avons à déplorer qu'une dépréciation des biens immobiliers serait directement concernée.* »

M. PERRIER : (Mail 118 – Neuilly sur Marne) : « *Nous sommes déjà dans un département, pas gâté par la notoriété et maintenant si le trafic augmente, nos maisons n'auront plus de valeurs lors de la revente* »

GROUPE DES ELUS D'UNION DE LA GAUCHE DE SAINT-BENOIT: (Mail 153 – de SAINT BENOIT (86) a écrit : « *Perte de valeur des biens immobiliers : indemnisation de la perte de valeur des biens immobiliers liée à la proximité de cette autoroute ferroviaire* ».

3.2.3.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

Se reporter aux éléments cités dans le thème 2 de la première enquête.

3.2.3.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 :

Précisément en région Parisienne, comment le maître d'ouvrage peut-il répondre à ces nombreuses craintes exprimées par les populations vivant aux abords des infrastructures ferroviaires ?

Question 2 :

Des indemnisations sont-elles possibles :

- En cas de dépréciation avérée d'un bien immobilier ?
- Lorsque, effectuant des démarches préliminaires dans les mairies, des acquéreurs potentiels ne sont informés d'aucun projet de la sorte ?

3.2.3.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

Réponse de RFF au thème 3

En ce qui concerne la contribution du projet d'Autoroute Ferroviaire à la dépréciation d'actifs immobilier, il convient de noter la faible contribution de ce projet à l'augmentation de nuisances sonore en Ile-de-France. En effet, comme il a été répondu aux questions de la première enquête, ce projet ne concerne qu'un maximum de 4 allers-retours quotidiens.

Ainsi, le terme d'Autoroute Ferroviaire ne fait pas référence à un flot ininterrompu de convois sur le réseau, mais plutôt à l'expression d'un service de report modal cadencé de la route vers le rail.

Il a aussi été fourni une carte des trafics ferroviaires permettant de qualifier le volume en Ile-de-France, au regard duquel le trafic envisagé est peu important.

On se reportera aux éléments indiqués au thème 3 (pages 38 à 40) du mémoire d'observation remis le 4 juillet 2014 par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet et réalisée du 5 mai au 5 juin 2014.

Par ailleurs, par rapport aux convois de fret traditionnels, il a été détaillé la plus faible signature acoustique de ces convois, de 6 dB inférieurs.

Il semble donc difficile d'imputer au projet d'Autoroute Ferroviaire en Ile de France une dépréciation immobilière particulière.

L'information sur le bruit dans l'environnement et l'exposition au bruit des habitations est accessible au public de plusieurs façons :

- Les zones existantes les plus exposées figurent dans les documents d'urbanisme (ex : Plan Local d'Urbanisme). L'implantation de nouvelles constructions dans ces zones peut être soit interdite soit soumise à l'utilisation de protections acoustiques permettant le respect des niveaux acoustiques dans les habitations.
- Des « cartes stratégiques de bruits » sont publiées dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants : elles évaluent l'exposition aux bruits de l'environnement (routes, voies ferrées, aéroports, industries,...) et la présente de façon graphique.

En complément de ces éléments, des sites comme celui du Centre d'Information et de documentation sur le bruit (CIDB, www.bruit.fr), ou – en Ile-de-France - celui de l'Observatoire du bruit du Conseil Régional Ile-de-France (Bruitparif, www.bruitparif.fr), apportent des informations complémentaires.

Lorsque des projets nouveaux apportent des contributions supérieures aux seuils réglementaires, c'est le projet qui doit mettre en place les protections acoustiques. Ainsi, le porteur de projet a identifié les secteurs de l'itinéraire dans lesquels la contribution du service d'autoroute Atlantique conduira à dépasser les seuils et dans lesquels des protections seront mises en place. du bruit du Conseil Régional Ile-de-France (Bruitparif, www.bruitparif.fr), apportent des informations complémentaires.

Lorsque des projets nouveaux apportent des contributions supérieures aux seuils réglementaires, c'est le projet qui doit mettre en place les protections acoustiques. Ainsi, le porteur de projet a identifié les secteurs de l'itinéraire dans lesquels la contribution du service d'autoroute Atlantique conduira à dépasser les seuils et dans lesquels des protections seront mises en place.

3.2.3.5. Appréciations de la commission d'enquête

Les maîtres d'ouvrage se bornent à rappeler que le trafic imputable au projet d'autoroute ferroviaire (8 circulations par jour, avec des convois légèrement moins bruyants) ne peut à lui seul être la cause de nuisances accrues, au point d'envisager une quelconque dépréciation des immeubles riverains.

Puis les maîtres d'ouvrage donnent des indications sur les moyens de se procurer toute information utile en matière de bruits urbains.

Le public de la région Parisienne n'est probablement pas prêt à accueillir une telle réponse, puisqu'il a exprimé une vive protestation face à la situation déjà existante, et le projet, même s'il n'aggrave que légèrement cette situation ne l'améliore cependant pas...

La réponse aux deux questions posées est donc donnée de manière implicite :

les indemnisations pour dépréciation immobilière ne sont pas accordées.

La commission d'enquête ne peut donc que demander aux maîtres d'ouvrage de veiller, tout particulièrement en région Parisienne à ne pas accroître les nuisances, notamment sonores et vibratoires, causes de dépréciations immobilières. Compte tenu de la situation actuelle préoccupante elle recommande même de mettre en œuvre les mesures appropriées pour réduire celles qui existent déjà.



3.2.4. Thème 4 : Le tracé, variantes et suggestions

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

Au cours de cette seconde enquête portant sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique qui concernait les 25 communes de la région parisienne omises dans l'arrêté organisant la première enquête, les observations, interrogations et propositions relatives aux choix effectués par le pétitionnaire s'agissant du tracé et de ses variantes, ont bien entendu porté essentiellement sur la demande de contournement des centres urbains dont particulièrement la région parisienne ou sur l'enfouissement des voies traversant les centres urbains particulièrement exposés..

11 - Demande d'un tracé contournant la région parisienne.

M. HUOT au nom de l'association « Les amis de la Terre : (Obs 5 du registre de Villeneuve Saint Georges a écrit : « *On espère que M. CHAULET prendra utilement connaissance de ce projet de PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) afin d'exiger des dirigeants de RFF qu'ils présentent une variante de tracé qui évite toute zone urbaine dense.* »

Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de Sucy en Brie : (Obs 3 du registre de Sucy en Brie) et Vœu du Conseil Municipal de Chennevières sur Marne (Cour 6 CM Chennevières sur Marne) font état d'une : « *Demande d'étude d'un troisième tracé optionnel situé hors des zones denses fortement urbanisées* ».

Haut Val de Marne Communauté d'agglomération – Le Président M. JEGOU a écrit : (Cour 18 commune de Sucy en Brie : « *Dans ces conditions, la Communauté d'agglomération demande également qu'une troisième option soit mise à l'étude pour considérer la faisabilité d'un tracé situé hors des territoires fortement urbanisés de la petite couronne parisienne* ».

La ville d'Ormesson sur Marne par son maire a écrit (Obs 1 du registre d'Ormesson sur Marne) : « *Nous exprimons le souhait qu'un tracé alternatif contournant la zone dense soit recherché,*

M. VILTART (Mail 159 commune de Chennevières) a écrit : « *Un axe de ferroutage sérieusement étudié, reliant Hendaye au nord de la France trouverait certainement un autre tracé que celui proposé actuellement passant dans des communes à forte densité de population et concentrant malheureusement une fois de plus, la vie économique de la France principalement sur la région parisienne.* »

M. SPILBAUER, maire de Bry sur Marne,(Cour 6, commune de Bry sur Marne) a écrit : « *N'est-il pas possible d'envisager un autre tracé ?* ».

M. FRANJA a écrit (Mail 109, commune de Bry sur Marne) : « *J'en appelle à votre discernement pour trouver un tracé qui allie votre souhait de création d'autoroute ferroviaire et le respect du cadre de vie de plusieurs milliers de citoyens sur ce trajet.* »

M. PECQUART (Mail 128, commune de Bry sur Marne) considère que : « *Le tracé de ce projet par des agglomérations de forte densité de population est une hérésie dangereuse et une bombe à retardement pour chacun d'entre nous. Il faut impérativement déplacer le tracé vers des zones très faiblement peuplées.* »

Mme PAINEAU (Mail 134, commune de Bry sur Marne) demande : « *pourquoi ne pas prévoir un tracé qui évite les villes de banlieue parisienne car elles ont une forte densité de population.* »

Europe Ecologie les Verts de Noisy-le-Grand a écrit (Obs 3 du registre de Noisy le Grand) : « nous exigeons que le tracé soit revu et ne passe en aucun cas par des zones urbaines denses. Une autre voie est possible. »

Extrait délibérations Conseil Municipal de Noisy-le-Grand (Obs 4 du registre de Noisy le Grand) exprime le souhait suivant : « L'entreprise publique Réseau ferré de France (RFF) est invitée à reprendre son dossier dans le cadre d'une concertation avec les collectivités concernées, à étudier des tracés alternatifs. »

Mme HUYVETTEZ, riveraine du tracé de l'autoroute ferroviaire sur Noisy-le-Grand a écrit (Obs 11 du registre de Noisy le Grand) : « Nous demandons de revoir ce projet avec un nouveau tracé contournant les zones à forte densité de population. »

Un ANONYME (Mail 74, commune de Noisy le Grand) a écrit : « Il me semble donc parfaitement faisable de trouver un tracé situé davantage en marge de l'Île de France, sans prise de risque inconsidérée et sans mise en danger des populations avoisinantes. »

M. LECLERE (Cour 5, commune de Viry-Châtillon) estime que : « tout en regrettant que le tracé de l'itinéraire ferroviaire emprunté n'évite pas la Région Parisienne alors qu'il pourrait par exemple être dévié vers le Département de l'EURE où la concentration de la population est moindre. »

Un ANONYME (Mail 49, commune de Viry-Châtillon) a écrit : « Compte tenu de ces éléments, nous n'aurions qu'une seule suggestion : faites passer votre autoroute ferroviaire ailleurs. Vous pourriez par exemple étudier un tracé qui transiterait via le grand ouest... »

M. ETAVE (Mail 50, commune de Viry-Châtillon) affirme : « Je suis contre le tracé actuel !!! Ne serait-il pas plus judicieux de contourner notre région comme cela a été fait à Lyon? »

Mme LOPEZ (Mail 39, commune de Neuilly sur Marne) : « Suggère un tracé différent (hors de la région la plus peuplée). »

Un ANONYME (Mail 58, commune de Neuilly sur Marne) : « Contesté le tracé de la ligne en demandant le contournement de la région Parisienne (la voie ferrée passant à 20 mètres de son habitation...) »

M. MONNOT, président de TRAM-NON (Association contre le projet d'extension de la ligne de tramway, à Noisy-le-Sec, « Grand-Paris » (Obs 2 du registre de Noisy le Sec) se dit « Favorable au report modal (de la route vers le rail) ; on doit s'interroger sur le tracé de l'AFA, pourquoi encore choisir de passer par le 93, déjà pénalisé par des infrastructures lourdes ? »

Mme SCHEYDER (Obs 8 du registre de Noisy le Sec) estime que : « Le tracé doit être revu pour éviter les zones urbaines denses. »

M. DUPRA, (Mail 104, commune de Drancy) : « Remet en cause le tracé de la ligne, demandant un contournement des zones les plus peuplées de la région Parisienne. »

12 – Demande de couverture de la voie ferrée en région parisienne :

Des habitants de la région parisienne, essentiellement des riverains, considèrent que la couverture de la voie ferrée, dans les zones les plus bruyantes, permettrait de résoudre le problème des nuisances sonores.

Mme CHAPPUIS (Obs 2 du registre de Chennevières sur Marne) a écrit : « S'il n'est pas possible de trouver une autre solution, il faut prévoir impérativement une couverture totale antibruit de la voie ferrée ».

Un ANONYME (Obs 1 du registre de Bry sur Marne) fait observer : « *Au vu du coût, on est nombreux à espérer que vous ayez envisagé la COUVERTURE de cette ligne ferroviaire pour apporter le calme aux riverains* ».

Un ANONYME (Mail 136 de la commune de Bry sur Marne) déclare : « *Je suis totalement opposé a ce projet car j'habite proche de la voie ferrée et souffre déjà énormément des nuisances sonores dues au passage des trains (même fenêtrés fermés le bruit est important) à moins que celui-ci ne garantisse que soient érigés des murs anti bruit sur toute la partie aérienne de la voie, voire une couverture totale pour protéger les riverains de toute nuisance sonore* ».

Un ANONYME (Mail 13 de la commune du Perreux sur Marne) affirme : « *qu'il faudra absolument des murs antibruit sur toute la partie aérienne de la voie voire une couverture totale de la voie* ».

M. GAULIER (Mail 15 de la commune du Perreux sur Marne) déclare que : « *Les techniciens ont des solutions; nous vous demandons de prendre en compte notre demande de construction de murs antibruit, voire de couverture des sections de train en milieu urbain* ».

M. PITAUD (Mail 46 de la commune de Neuilly sur Marne) demande : « *quelles seront les mesures de protection (couverture de la voie) ?* ».

Mme MESSINGER (Cour 16 commune de Neuilly sur Marne adressé au président de la commission) suggère que : « *Pour que ce projet se réalise, il faut prendre les mesures adéquates (protection par mur antibruit, couverture contre risques d'accident de convois de matières dangereuses.* »

3.2.4.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

Se reporter aux éléments cités dans le thème 4 de la 1^{ère} enquête.

3.2.4.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 :

Est-il envisagé d'enfouir la voie sur certaines portions de la traversée de l'Île de France ?

Question 2 :

Est-il envisagé, à plus ou moins long terme de construire une voie dédiée au fret contournant largement la région parisienne (par l'est ou par l'ouest) en évitant les zones urbanisées denses?

Si oui, dans quels délais ?

3.2.4.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

Réponse de RFF à la question n°1 du thème 4

Il n'est pas prévu d'enfouissement de certaines portions de voies pour la traversée de l'Île-de-France de l'Autoroute Ferroviaire.

Réponse de RFF à la question n°2 du thème 4

Il n'est pas envisagé à ce jour de construire une voie dédiée au fret contournant la région parisienne.

On se reportera aux éléments indiqués en réponse à la question 2 du thème 4 (pages 49 à 52) du mémoire d'observation remis le 4 juillet 2014 par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet et réalisée du 5 mai au 5 juin 2014.

3.2.4.5. Appréciations de la commission d'enquête

S'agissant de la région parisienne, la commission d'enquête reconnaît volontiers que compte tenu de la densité des constructions, l'enfouissement des voies particulièrement génératrices de nuisances semble difficile et particulièrement onéreux.

Il conviendrait peut-être, lorsque cela est possible d'étudier la possibilité de couvertures de ces voies sur des portions limitées.

En attendant, les solutions alternatives résident certainement dans un important programme de réduction des nuisances sonores et vibratoires avérées par un nouvel audit actualisé et réalisé selon un échéancier précis rendu public.



3.2.5. Thème 5 : Concertation et qualité du dossier

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

Dans cette seconde enquête, comme dans la première, le public, ou certaines communes (notamment dans les délibérations de leurs Conseil Municipal) ont souligné l'absence de concertation en amont de cette enquête et la difficulté qu'ils ont eue à appréhender le contenu du dossier.

Le nombre d'occurrences concernant la concertation et la qualité des dossiers s'élève à 71 pour 314 observations, courriers ou courriels exprimés.

11 – S'agissant de la concertation :

EXTRAIT DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE VALENTON (Obs 1 du registre de Valenton et Courrier 5 Conseil Municipal adressé au président de la commission) en date du 1^{er} juillet 2014 qui donne son avis sur l'enquête publique AFA et décide dans un article 9 :

« de demander qu'un travail en concertation soit engagé afin de trouver des solutions réelles et durables en vue d'une mise en cohérence rapide d'un système logistique local pour un développement économique de l'espace concerné, et la création d'emplois, dans le respect de l'environnement, notamment par l'usage privilégié de la voie ferrée et de la voie d'eau. »

M. SPILBAUER, maire de Bry sur Marne (Courrier 6 adressé au président de la commission) déclare que : *« Tout d'abord je ne puis que m'étonner du peu d'information qui a été apportée aux élus et aux habitants des territoires concernées par cette enquête publique. En effet, c'est à la réception du dossier d'enquête que j'ai été informé du démarrage de ce projet qui aura des répercussions sur notre territoire. Une information en amont aurait permis de mieux répondre aux inquiétudes légitimes de nos concitoyens que le dossier mis à disposition ».*

Le GROUPE SAINT MAUR DEMAIN (Mail 135 Commune de Saint Maur des Fossés) a écrit : *« modalités de l'enquête inadaptées qui ne permettent a la population de d'informer dans de bonnes conditions ».*

Le CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE - M. FAVIER président du CG 94 – Obs 1 du registre de Le Perreux sur Marne) a écrit : *« ... le Conseil général du Val-de-Marne n'a pas été sollicité officiellement et a découvert l'existence de cette enquête par voie de presse, ce que nous regrettons ».*

Des RESIDENTS de SAINT MAUR DES FOSSES (Obs 1 du registre de Noisy-le-Grand) ont écrit : *« Comment se fait-il que l'on ne connaisse pas clairement l'itinéraire de cette autoroute et que personne (communes et population) ne soit au courant ».*

EXTRAIT DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE NOISY-LE-GRAND (Obs 4 du registre de Noisy-le-Grand) : *« Considérant que la Commune déplore l'envoi extrêmement tardif du dossier qui lui interdit de mener l'analyse indispensable permettant de mesurer les impacts du projet sur son territoire ;*

Considérant qu'elle tient cependant à relever de nombreuses lacunes comme l'absence d'information spécifique à la région Île-de-France et à la Commune de Noisy-le-Grand »

M. LE BELLER (Mail 56 commune de Noisy-le-Grand) a déclaré : *« Si j'avais eu connaissance de ce projet il y a 11 mois, je n'aurais sans doute pas mis l'ensemble de mes économies dans l'achat d'un pavillon à 500 m de la voie de chemin de fer qui traverse la commune de Noisy Le Grand. C'est inadmissible que les services de la mairie n'aient pas été en mesure de signaler ce projet au notaire au moment de l'achat*

et me laissent assumer seul les risques matériels et financiers avec par exemple la dépréciation immobilière inhérente à la poursuite de ce projet » et « Je suis étonné par la manière dont cette enquête publique est menée sur ma commune de Noisy le Gand et celle toute proche de Bry Sur Marne et par le manque de transparence qui la caractérise ».

EXTRAIT DÉLIBÉRATIONS CONSEIL MUNICIPAL DE VIRY-CHÂTILLON en date du 10 juillet 2014 : « DIT que l'absence de concertation préalable sur l'ensemble du tracé du projet dans tous les Départements et Régions traversés, et à plus forte raison en Ile-de-France, la zone la plus densément peuplée de la ligne Tarnos-Dourges, quand bien même l'autoroute ferroviaire atlantique constitue en soi un bon moyen de diminuer le trafic routier et de réduire les émissions de CO₂, ne permet pas d'emporter une adhésion d'emblée à ce projet » puis en conclusion : « demande qu'une concertation réelle soit organisée avec tous les Départements et les Régions concernés par le passage de l'autoroute ferroviaire atlantique, et particulièrement en Ile-de-France ».

ILE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT (IDFE), ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT (ENE) CULTURE ARTS DÉCOUVERTE (CAD) et PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT (PEE) dans le registre de Savigny sur Orge (Courrier 17 et Mails 139, 142 et 144) déplorent dans un point 7 : « Une absence de concertation en Ile-de-France » ayant noté que « Les communes, les communautés de communes ou d'agglomération, les associations critiquent à juste titre l'absence de précision concernant la politique menée par la SNCF. Elles dénoncent leur très faible participation aux concertations et aux décisions parce que la SNCF ou l'Etat l'ont décidé ainsi.

D'autant plus qu'en 2013, le débat public précédant toute enquête publique n'a pas eu lieu en Ile-de-France, mais seulement dans les deux départements où se trouveront les futurs terminaux Dourges et Tarnos ! Il faut remonter à 2006 pour trouver une trace d'un débat public sur les lignes à grande vitesse avec mention d'une autoroute ferroviaire sur la façade atlantique de la France.

Il est impossible d'apporter un blanc-seing à ce projet d'AFA sans une réelle concertation avec tous les élus, les milieux associatifs et les citoyens sur l'ensemble du tracé au préalable. Elle aurait dû avoir lieu dans toutes les régions traversées, à plus forte raison en Ile-de-France, la zone la plus densément peuplée de cette ligne non dédiée mais empruntant le réseau ferre national existant. Elle est fortement réclamée ».

M. GUEDJ président du Conseil Général de l'Essonne (Cour 12 commune d'Evry) souligne : « le manque d'échanges avec les territoires concernés pour ceux qui ne sont pas intéressés par des aménagements lourds (les terminaux d'extrémité par exemple). En l'espèce, aucune information préalable n'a précédé le lancement de l'enquête dont la dimension pédagogique n'est pourtant pas à négliger. Le Conseil général de l'Essonne sollicite en conséquence, pour les phases à venir, que davantage de concertation soit engagée avec les territoires et qu'une information soit apportée aux acteurs locaux et aux populations ».

LE GROUPE DES ELUS D'UNION DE LA GAUCHE DE SAINT-BENOIT 86280 (Mail 153 commune de Saint-Benoit) met en avant : « L'ABSENCE DE DEBAT PUBLIC - Nous avons été alertés par la population et par la presse sur ce projet. Nous avons découvert son existence et ses modalités en consultant le dossier d'enquête publique. Il n'y a eu aucun débat public, ni aucune consultation officielle du conseil municipal de notre commune, pourtant située sur l'itinéraire de cette autoroute ferroviaire ».

M. PASSOU / M. NEVEU (Obs 10 du registre de Neuilly sur Marne) déclarent : « En cette période estivale, nous apprenons avec stupéfaction le projet AFA, sans même l'avoir porté à la connaissance des Nocéens. A quand l'information publique ? »

Mme BEAULIEU (Obs 24 du registre de Neuilly sur Marne) a déclaré : « *Nous venons d'acheter notre maison à NEUILLY SUR MARNE, à quelques distances de la voie ferrée, il y a 1 an ; auparavant, nous avons vérifié auprès du service d'urbanisme de la commune, qui n'était informé d'aucun projet de ce genre. Comment nommer ce manque d'information ? Comment accueillir un projet qui engloutit toutes nos économies et qui a modifié la qualité de vie que j'espérais... ?* »

M. BLANCHARD (Obs 27 du registre de Neuilly sur Marne) a écrit : « *Je suis atterré et furieux du n'avoir été informé du projet que grâce à ma compagne qui a regardé miraculeusement une affiche, sur un chemin inhabituel. Une enquête publique en plein milieu des vacances. ! Pas de lettre d'information, rien dans le journal de la ville, mais où vit-on ?* »

Mme BUGNA (Mail 99 commune de Neuilly sur Marne) déplore : « *Le déficit d'information relative à l'enquête publique (Enquête et clôture en pleine période de vacances, pas de réunion publique)* »

M. CALMEJANE, maire de Villemomble (Cour 1 commune de Villemomble) fait observer que : « *La Concertation ne respecte pas l'esprit des textes en vigueur et est conduite dans la précipitation, aux dépens des droits et devoir d'expression du citoyen* ».

M. RIVOIRE, maire de Noisy-le-Sec (Obs 7 du registre de Noisy-le-Sec) fait part de son : « *Etonnement par rapport à ce projet lourd d'enjeux pour le cadre de vie des populations, qui n'a fait l'objet d'aucun échange préalable avec les partenaires ferroviaires de la ville (élus, services municipaux, habitants)* ».

Mme SCHEYDER (Obs 8 du registre de Noisy-le-Sec) : « *Dénonce l'opacité des enquêtes publiques, sans concertation avec élus et associations, sans informations préalables* ».

L'Association « Environnement 93 » M. REDON, Président (Mail 11 commune de Gagny) affirme que : « *Une concertation semblable à celles menées à TARNOS et à DOURGES (en 2013) aurait dû être menée ailleurs, et en particulier en Ile de France et en Seine-St-Denis. Pourquoi les habitants du 93 n'ont-ils pas été consultés ou au moins informés, avant une enquête publique pour laquelle l'information s'est réduite au strict minimum ? L'absence d'information suffit à rejeter le projet* ».

12 – S'agissant de la qualité des dossiers (insuffisances et/ou lacunes)

Les observations relatives au dossier font essentiellement ressortir que :

- 1- le dossier est difficile à lire et les plans, compte tenu de l'échelle présentée, et spécialement en région parisienne ne permettent pas de visualiser suffisamment le tracé.
- 2- les études d'impact environnementales sont insuffisantes, l'étude acoustique peu précise et parcellaire, les vibrations sur les ouvrages non abordées.

Délibération du Conseil Municipal de Valenton (Obs 1 registre de Valenton et Cour 5 CM) donne son avis sur l'enquête publique AFA et fait observer que : « *le dossier manque de justification sur le seuil des installations prises en compte au titre du risque technologique, l'absence d'étude relative à la transmission des vibrations, notamment par rapport aux ouvrages d'arts surplombant ou supportant les voies, qu'il convient d'étudier les impacts du projet sur la faune et qu'il convient de préciser le trafic attendu sur l'autoroute ferroviaire Atlantique* ».

M. et Mme PERRAUD (Obs 2 du registre de Saint Maur des Fossés) ont écrit : « Les documents présentés ne donnent pas suffisamment d'information sur la ligne Grande Ceinture qui traverse Saint-Maur – Champigny – Bry-sur-Marne ».

Mme BARRES-AUBERT (Obs 4 du registre de Saint Maur des Fossés) fait observer : « qu'il manque pour la région parisienne et Saint-Maur en particulier des cartes et plans à une échelle appropriée pour connaître le tracé de cette autoroute ferroviaire dans ces secteurs ».

Mme GAUDEIX (Obs 6 du registre de Saint Maur des Fossés) note que : « Aucune étude d'impact phonique n'a été réalisée en région parisienne où la population concernée est très dense et qu'elle subit déjà un niveau sonore répertorié très intense (les études ont été faites majoritairement en plein champ ! Cherchez l'erreur !) et que « Aucune étude d'impact vibratoire n'a été réalisée en région parisienne alors qu'il y a une forte densité de constructions et d'infrastructures (rues, trottoirs, etc.) qui subissent déjà des fissures du fait des trains existants ».

LE GROUPE SAINT MAUR DEMAIN (Mail 135 commune de Saint Maur des Fossés) attire l'attention sur le fait : « qu'en-dehors des sites « stratégiques » du projet (plateformes de transbordement, ouvrages complexes à adapter types ponts et tunnels), aucune cartographie précise ne révèle l'itinéraire précis de l'Autoroute ferroviaire. Le tracé dans le secteur du Val-de-Marne n'est en outre pas détaillé » et que : « Seules les cartes « Projet » et « Programme » présentent le projet à l'échelle nationale : les fichiers informatiques proposés ne permettent pas un zoom de qualité qui aurait favorisé la compréhension plus fine du tracé » ainsi qu'une « Absence de clarté dans l'exposition du tracé du projet, de manière générale, dans le dossier d'enquête publique ».

Extrait des Délibérations du Conseil Municipal de Villemoisson-sur-Orge (Cour 3 CM commune de Villemoisson-sur-Orge) : « DIT que Le dossier présente trop d'incohérences et d'insuffisances sur plusieurs points et manque d'études d'impacts sur le tronçon Juvisy-Brétigny ».

Extrait des Délibérations du Conseil Municipal d'Ablon-sur-Seine (Cour 8 CM commune d'Ablon-sur-Seine) : « Demande que le dossier d'Enquête publique soit complété des Informations suivantes :

- Du tracé exact emprunté dans les villes ainsi que le nombre de convois concernés
- D'une étude précise sur les nuisances sonores et les vibrations engendrées par le projet ainsi que sur les mesures mises en place pour y remédier
- D'une étude de sécurité sur les risques pour la population au regard de la typologie des marchandises contenues dans les wagons ».

Mme BEAULIEU (Obs 24 registre de Neuilly sur Marne) ont noté : « qu'il est important de faire remarquer qu'il n'y avait aucun tracé précis sur une carte, dans le dossier d'étude, mis à notre disposition ; merci au commissaire enquêteur de nous avoir montré une carte lors de notre RDV en mairie ».

Un ANONYME (Mail 58 commune de Neuilly sur Marne) : « Critique une présentation parcellaire du dossier, empêchant une vision d'ensemble ».

Mme BUGNA (Mail 99 commune de Neuilly sur Marne) évoque : « La mauvaise qualité des études décrites dans le dossier et notamment acoustiques (données trop anciennes, juillet 2000, mais précisant déjà des niveaux sonores en catégorie 1, l'absence de mesures de prévention des nuisances sonores et des risques de dérangement et réclame de véritables études d'impact, mesurant le stress déjà subi. »

M. SIMON, vice président de TRAM-NON (Obs 5 du registre de Noisy le Sec) fait remarquer que : « *ce dossier est monstrueux, plusieurs milliers de pages, sans sommaire d'ensemble : très difficile de l'appréhender sérieusement* ».

3.2.5.2. Synthèse des éléments du dossier relatifs à la thématique

Se reporter aux éléments cités dans le thème 5 de la première enquête.

3.2.5.3. Questions complémentaires de la commission d'enquête

Question 1 :

Au cours de la 1^{ère} enquête, la commission d'enquête avait posé la question suivante : « *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 ?* »

RFF dans son mémoire en réponse a répondu : « *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* »

La commission d'enquête considère cette réponse comme insuffisante et souhaiterait avoir des précisions sur « *les moyens importants déployés par RFF pour assurer la communication auprès du public et des collectivités locales* » avant que ne débute l'enquête et bien entendu ne relevant pas de la publicité réglementaire (avis dans la presse et affiches)

Question 2 :

Sur la question 2 posée lors de la 1^{ère} enquête « *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 ?* » Aucune réponse n'a été apportée par RFF.

La commission d'enquête réitère donc cette question

3.2.5.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

Réponse de RFF à la question n°1 du thème 5

RFF se conforme aux obligations réglementaires, qui ne prévoient pas de concertation obligatoire pour les projets de ce type.

Sans minimiser l'impact ressenti par les populations concernées, une concertation sur un linéaire de 1000 km est une tâche considérable qui n'a pas été jugée nécessaire au regard de la réalité des enjeux du projet, limités à 4 aller-retours quotidiens. L'esprit des textes applicables, laissant dans ce domaine l'initiative au représentant de l'Etat, conforte cette approche.

Par ailleurs, opérer une sélection de zones sensibles pour limiter la concertation pose le problème du choix de ces aires, et des critères applicables ; il pose aussi le problème de l'équité de traitement entre les populations.

Limiter l'exercice de concertation à une simple information des maires des territoires concernés ne semble pas non plus répondre à l'objectif initial de concertation du public.

Ainsi, il paraît difficile de faire une mini concertation ; elle ne peut être que de plein exercice.

En revanche, RFF a défini avec les autorités compétentes, en toute transparence, des moyens importants à même d'assurer une bonne information du public lors de l'Enquête Publique. A cet égard, le nombre important de contributions émises par la population semble indiquer que le but recherché a été atteint.

Réponse de RFF à la question n°2 du thème 5

En conséquence à la réponse apportée plus haut, il n'a été pas organisé de réunion publique d'information dans les mois précédents l'Enquête publique.

3.2.5.5. Appréciations de la commission d'enquête

Le maître d'ouvrage se contente de rappeler qu'il a satisfait aux exigences des textes en vigueur et que limiter l'exercice de concertation à une simple information des maires des territoires concernés ne semble pas répondre à l'objectif initial de concertation du public.

Cette réponse, qui a le mérite d'être claire ne satisfait pas la commission d'enquête. Même si elle reconnaît la complexité d'une concertation menée sur un linéaire de 1000 kms, la commission regrette que des informations à caractère général n'aient pas été diffusées aux communes concernées, à l'approche de l'enquête.

S'agissant de cette seconde enquête, la commission note cependant que d'importants efforts ont été consentis par les maîtres d'ouvrage, en matière de publicité (affichages dans les 25 communes de cette enquête plus dense que l'affichage consenti dans les 422 communes de la précédente) et de recueil des observations (mise en place d'un dossier d'enquête et d'un registre dans chacune des 25 communes).

Concernant la qualité du dossier, la commission d'enquête réitère ses observations et critiques formulées lors de la première enquête et regrette vivement que pour cette seconde enquête une carte plus précise et plus détaillée du tracé emprunté par cette autoroute ferroviaire en région parisienne n'ait pas été intégrée dans le dossier d'enquête.



3.2.6. Thème 6 : Divers

Ce thème rassemble diverses préoccupations, interrogations ou sujets d'inquiétude qui ont été abordés au cours de l'enquête. Il a été divisé en autant de sous-thèmes permettant d'illustrer ces diverses préoccupations.

3.2.6.1. Sous-thème 61 : Economie et rentabilité de l'autoroute ferroviaire Atlantique

3.2.6.1.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-thème

:

EXTRAIT DELIBERATIONS CM DE VALENTON (Obs 1 du registre de Valenton et Cour 5 CM) demande « *qu'un travail en concertation soit engagé afin de trouver des solutions réelles et durables en vue d'une mise en cohérence rapide d'un système logistique local pour un développement économique de l'espace concerné, et la création d'emplois* ».

Un ANONYME (Mail 157, commune de Bry sur Marne) a écrit : « *Son cout est très élevé pour la collectivité, l'équilibre économique plus que précaire. Les sociétés concessionnaires d'autoroutes devraient contribuer au financement et à l'équilibre économique du projet* ».

Avis du CG 94 (Obs 1 du registre du Perreux sur Marne) qui affirme que : « *Le modèle économique proposé soulève de nombreuses questions. Il implique un concours public financier qui interroge au regard des prévisions de trafic et des avantages environnementaux et socio-économiques, alors que par ailleurs le mode ferroviaire de transport des marchandises ne bénéficie pas de ce type de concours. Le Taux de Rentabilité Interne (T.R.I.) du projet n'atteint pas, dans 3 des 4 hypothèses proposées, le taux d'actualisation.*

Ce fort taux de subvention apparaît comme une aide implicite aux transporteurs routiers, principaux bénéficiaires de ces autoroutes ferroviaires. Ce modèle n'incite pas à la prise en charge des coûts externes par le transport routier. Par ailleurs, le montage de l'opération doit garantir un retour à la puissance publique des infrastructures confiées à VIJA au terme de la concession à la date définie dans le contrat de concession signé le 20 mars 2014 ».

M. HUCHON, président du CR d'Ile de France a écrit : « *La création d'emplois nécessaires au fonctionnement du chantier de transbordement constituerait également un atout majeur dans le contexte économique actuel. Je suis en particulier favorable à la possibilité d'examiner le site d'Aulnay comme un des lieux potentiels de positionnement de cette plateforme*».

ILE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT (IDFE), NATURE ENVIRONNEMENT (ENE), CULTURE ARTS DÉCOUVERTE (CAD) et PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT (PEE) (Cour 17 et Mail 139, 142 et 144 commune de Savigny sur Orge) ont écrit : « *Etablies à partir des statistiques issues de l'utilisation des deux autoroutes ferroviaires existantes en France, les données socio-économiques chiffrées ne sont pas convaincantes. Dans son rapport sur les autoroutes ferroviaires de février 2012, la Cour des Comptes a pointé du doigt ces expériences en utilisant une terminologie rude pour les qualifier "inabouties", "marquées par des retards", "lancées sans étude suffisante" et "déficitaires". En résumé ces autoroutes "peinent à faire" leurs "preuve sur les plans économique et financier", "le modèle n'apparaît viable, dans l'avenir, qu'à des conditions exigeantes. "L'économie générale financière de l'AFA semble précaire. Le Commissariat général à l'investissement s'inquiète d'une forte dépendance aux subventions, des incertitudes sur la rentabilité, le financement et,*

surtout, la participation de l'Europe alors que ce projet profite davantage aux Européens qu'aux Français. »

Mme SCHEYDER (Obs 8 du registre de Noisy le Sec) a écrit : « *Un rapport de la cour des comptes sur les autoroutes ferroviaires existantes, montre qu'elles n'ont toujours pas atteint leur équilibre, sans aide publique générale* ».

3.2.6.1.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

Se reporter aux éléments cités dans le sous-thème 61 de la 1^{ère} enquête.

3.2.6.1.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au sous-thème 61

On se reportera aux éléments indiqués au sous-thème 61 (pages 71 à 74) du mémoire d'observation remis le 4 juillet 2014 dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet et réalisée du 5 mai au 5 juin 2014.

L'état participe régulièrement au financement d'infrastructures liées au transport combiné (ex : plateforme de transbordement).

La subvention de 82,1 M€ attribuée à VIIA Atlantique dans le cadre du contrat de concession permet de financer une partie des investissements nécessaires à la mise en place du service, notamment les terminaux de transbordement qui deviendront propriété de l'Etat et lui seront remis par le concessionnaire en fin de contrat. Le contrat de concession ne prévoit pas, suivant ainsi les recommandations de la cour des comptes, de subvention annuelle d'exploitation à ce service.

3.2.6.1.4. Appréciations de la commission d'enquête

Les observations du public en rapport avec ce thème marquent la fragilité de l'aspect prévisionnel, le coût élevé pour la collectivité et la forte dépendance aux aides publiques ; elles déplorent également que le transport actuel de marchandises par rail, ne bénéficie pas des mêmes aides.

La commission d'enquête prend acte des réponses apportées par les maîtres d'ouvrage – y compris dans le mémoire en réponse de la 1^{ère} enquête - qu'elle juge satisfaisantes notamment à l'égard des deux plateformes de transbordement.

La commission réitère cependant, s'agissant de RFF son souhait de voir cet établissement public consentir un important investissement dans la réduction des nuisances sonores et vibratoires en région parisienne, compromettant certes, la rentabilité du fret et de l'autoroute ferroviaire à court et moyen terme, mais garantissant, par une meilleure acceptabilité sociale des populations concernées, son caractère pérenne à plus long terme.



3.2.6.2. Sous-thème 62 : Les fermetures de passages à niveau – Sécurité et ralentissement en termes de circulation routière

3.2.6.2.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-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 :

EXTRAIT DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE VERGNE (Cour 7 CM, commune de Vergné – 17) : « *Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, émet un avis défavorable au projet d'autoroute ferroviaire eu raison de la proximité du village : nuisances sonores, passage piétonnier et passage à niveau très dangereux* »

M. SIMON, vice président de TRAM-NON (Obs 5 du registre de Noisy le Sec) a écrit : « *5° remarque : l'AFA empruntera le passage à niveau (exemple RN 186), bloquant une nouvelle fois la circulation, plusieurs fois par jour* ».

AVIS DU CG DE L'OISE (Mail 120, commune de Beauvais) a écrit : « *Par ailleurs concernant les infrastructures départementales le projet ne pose pas de problème particulier avec les projets départementaux, mais il conviendra de mesurer l'impact du trafic ferroviaire supplémentaire sur la sécurité des passages à niveau concernant les RD, et préciser, le cas échéant les mesures à mettre en place* ».

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE (Mail 143, commune de Compiègne) fait observer que : « *Par ailleurs, la durée de fermeture des Passages à Niveaux est une question importante à analyser pour les communes concernées, et spécialement pour Le Meux, la route croisée étant très empruntée et les remontées de files préoccupantes* ».

Un ANONYME (Mail 48, commune de Béthisy-Saint Martin) : « *Redoute cependant l'impact des vibrations sur l'immeuble, (fissures constatées dans le voisinage) et sur la circulation routière, en raison de la présence de plusieurs PN sur la commune* »

Un ANONYME (Mail 54, commune de Béthisy-Saint Martin) fait part de sa : « *Crainte de perturbation de la circulation routière, en raison des PN dans la commune (notamment accès des secours)...* »

Un ANONYME (Mail 55, commune de Béthisy-Saint Martin) se dit : « *contre le projet, en raison de l'itinéraire au milieu du village, avec présence de 2 PN, séparés de moins d'un km, perturbant la circulation routière, y compris les secours.* »

3.2.6.2.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

Se reporter aux éléments cités dans le sous-thème 62 de la 1^{ère} enquête.

3.2.6.2.3. Question complémentaire de la commission d'enquête

Certaines communes comportent plusieurs passages à niveau, sur une distance réduite. À l'occasion du passage de longs convois, quelles sont les mesures envisagées pour résoudre les problèmes de circulation routière engendrés par leur fermeture prolongée ? (Pouvant notamment compromettre l'arrivée des secours en présence d'un sinistre quelconque).

3.2.6.2.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

Réponse de RFF sur le sous-thème 62

En pleine ligne, à la vitesse commerciale de 70 km/h, le passage au droit d'un passage à niveau d'un convoi de 1050 m occasionne un allongement du temps de fermeture du

dît passage à niveau de quelques dizaines de secondes supplémentaires par rapport à un convoi de 750m.

Le nombre de convois envisagé (4 dans chaque sens, régulièrement espacés dans chaque sens) n'est pas de nature à perturber l'organisation de secours. Le fait que deux passages à niveaux soient concernés simultanément a peu d'effet.

On se reportera aux éléments indiqués au sous-thème 62 (page 78) du mémoire d'observation remis le 4 juillet 2014 par les maîtres d'ouvrage dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet et réalisée du 5 mai au 5 juin 2014.

3.2.6.2.5. Appréciations de la commission d'enquête

Les observations du public à ce sujet émanent principalement de portions de l'autoroute ferroviaire situées hors région Parisienne (Département de l'Oise, et de la Charente maritime). Elles viennent ainsi confirmer les craintes du public, pour ces mêmes zones, exprimées lors de la première enquête.

La problématique semble donc être moins aigue en région Parisienne.

La durée moyenne de fermeture des passages à niveau a été indiquée, dans le 1^{er} mémoire en réponse, à savoir 90 secondes.

Les maîtres d'ouvrages y ont indiqué également que le trafic induit par l'autoroute ferroviaire n'aurait pas d'incidence notable sur les conditions de circulation routière dans les communes, et particulièrement sur la mobilisation des secours, en cas de sinistre.

La commission d'enquête réitère cependant ses recommandations formulées dans la 1^{ère} enquête, d'éviter les « hubs » ferroviaires, qui auraient pour effet, naturellement, d'accentuer les perturbations.



3.2.6.3. Sous-thème 63 : La création ultérieure éventuelle de plateformes intermédiaires

3.2.6.3.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-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.

Un ANONYME (Mail 14, commune de Vigneux-sur-Seine) s'interroge sur l'opportunité de création d'une plateforme intermédiaire : « *Sud de l'île de France et plateau intermédiaire de transbordement : le projet est flou sur un éventuel plateau de transbordement au sud de l'île de France. Où est-il prévu ?!* » et « *Je suis contre un plateau de transbordement intermédiaire qui ne ferait qu'ajouter des problèmes supplémentaires* ».

Mme ALTMAN, maire de Villeneuve Saint Georges (Obs 4 du registre de Villeneuve Saint Georges) a écrit : *De plus, le projet précise qu'à plus long terme, lorsque le service imposera des développements, des plateformes de transbordement supplémentaires pourront être créées dans les régions Centre ou Ile-de-France notamment. Or, notre commune est inscrite au cœur d'un territoire densément peuplé, traversé (infrastructures de transport et de logistique nationales qui le contraignent, génèrent des nuisances multiples et qui, aujourd'hui, ne participent plus à son développement et à la vie de ses habitants. Aussi, il ne me semble pas opportun d'examiner l'implantation d'un terminal de transbordement supplémentaire dans cette zone*».

Extrait Délibérations CM de Valenton (Obs 1 du registre de Valenton et Cour 5 CM) demande : « *d'indiquer que l'éventuelle création d'une plateforme de transbordement supplémentaire pour desservir l'île-de-France serait plus judicieuse en Grande Couronne voire au nord de la région Centre* ».

M. DROUET, maire de Bonneuil sur Marne (Obs 1 du registre de Bonneuil sur Marne et Cour 10) a écrit : « *Le dossier évoque l'intention d'implanter à terme des plateformes de transbordement complémentaires en régions centre ou Ile de France. Nous attirons l'attention de la commission sur l'incohérence qu'il y aurait à réaliser une telle plateforme en zone dense, au regard des orientations européennes, nationales et régionales d'y limiter les flux de transit en raison des risques de développement des émissions polluantes qu'ils génèrent. L'implantation d'une telle plateforme doit être étudiée en fonction des politiques environnementales, d'aménagement et de développement économique, avec des accès routiers et autoroutiers directs et courts. Ce ne serait donc pas acceptable en l'état dans la proximité de Bonneuil-sur-Marne alors qu'on connaît l'engorgement récurrent de la voirie primaire (A86), et que par ailleurs nous n'avons toujours aucune visibilité en termes de financement et de délai de réalisation du prolongement de la RN406* ».

Avis du CG 94 (Obs1 du registre du Perreux sur Marne) qui affirme que : « *Les flux routiers liés à une plateforme de transbordement sont susceptibles de contribuer à l'augmentation des émissions polluantes en zone dense et apparaissent donc contradictoires avec les orientations des principaux documents environnementaux.*

L'implantation d'une plateforme de transbordement doit donc être étudiée à la lumière des politiques environnementales, économiques et d'aménagement. Elle suppose des accès routiers et autoroutiers directs et courts, évitant les secteurs habités. Le Val-de-Marne, riche de son expérience en matière de transport

ferroviaire et combiné, constate que l'acceptabilité de ce type d'équipement par les riverains est limitée malgré une utilité évidente.

A ce titre, le Conseil général du Val-de-Marne émettra de fortes réserves si l'implantation d'une plateforme de transbordement sur le site de Villeneuve-Saint-Georges/Valenton venait à être envisagée.

Le choix d'une telle implantation devra être examiné en regard de critères environnementaux, d'apports en termes d'emplois par rapport à l'espace utilisé et d'attractivité territoriale. De plus, elle ne devra pas faire obstacle à la possible réutilisation des emprises ferroviaires dans le cadre de projets territoriaux de développement économique et de logistique».

M. HUCHON président du CR d'Ile de France (Cour 4, commune de Paris) a écrit : «*Toutefois, le trafic de transit, qu'il soit routier ou ferré, n'a, à mon sens, pas vocation à continuer à emprunter un réseau francilien saturé et devra à terme trouver des itinéraires alternatifs, pour ne conserver en Ile de France que les trafics à destination ou origine de celle-ci, a fortiori dans un contexte de croissance des besoins en transports de marchandises. C'est dans cette optique que j'ai défendu l'idée d'une plateforme francilienne dans le cadre du projet d'autoroute ferroviaire et que je regrette que celle-ci ne soit pas effective à l'ouverture programmée du service. Il me semble donc indispensable que l'implantation d'une telle plateforme soit rapidement étudiée pour garantir une desserte plus durable de ce grand bassin de consommation, en assurant une amélioration de la qualité de l'air*».

ILE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT (IDFE), NATURE ENVIRONNEMENT (ENE), CULTURE ARTS DÉCOUVERTE (CAD) et PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT (PEE) (Cour 17 et Mail 139, 142 et 144 commune de Savigny sur Orge) ont écrit : «*Aucun prévisionnel n'est indiqué sur la construction et la mise en service de la plateforme sud-parisienne pouvant offrir le service du report multimodal route/rail en Ile-de-France afin de désengorger certains axes routiers, ce qui reste à prouver.*

Or, depuis 2008, des études de faisabilité pour l'implantation d'un terminal d'autoroute ferroviaire pouvant accueillir 1 à 2 trains de 40 wagons par jour à Brétigny - La Norville ont été réalisées par RFF. Le projet a été inscrit dans le contrat de plan Etat-Région et figure dans le SDRIF 2008. Des discussions ont eu lieu entre élus du secteur, RFF, le conseil général et la préfecture de l'Essonne. Des interrogations ont été posées sur l'engorgement de la route départementale 19, principal accès à cet éventuel terminal. L'association locale de protection de l'environnement (ADEMUB) avait insisté sur l'inexistence d'un réseau routier adapté et suffisant à Brétigny pour absorber convenablement le trafic routier supplémentaire attendu. De même, les échappatoires vers la nationale 20, la Francilienne (nationale 104) et les autoroutes A6-A10-A5 sont très délicates car saturées. Elles nécessitent un volet à part entière de toute étude de faisabilité ».

Avis Conseil Général de l'Oise (Mail 120, commune de Beauvais) a écrit : «*Le rapport présenté au public souligne que pourraient être envisagées à plus long terme de nouvelles plateformes de transbordement en Ile de France notamment. Le positionnement de plateforme multimodale de Longueil-Sainte-Marie, en limite de l'Ile de France, au bord de l'autoroute A1, directement accessible de l'autoroute, et au cœur d'une zone logistique particulièrement développée, peut constituer une opportunité de premier ordre pour y aménager une telle plateforme ».*

CONSEIL D'AGGLOMERATION DE LA REGION DE COMPIEGNE (Mail 143, commune de Compiègne) a écrit : «*Le projet national d'autoroute ferroviaire Atlantique entre en totale convergence avec le projet de Paris Oise Port Intérieur (POPI), ils doivent donc être menés conjointement :*

Le Port Fluvial de Longueuil-Sainte-Marie se situe sur l'axe emprunté par le projet d'autoroute ferroviaire, dont la raison d'être converge remarquablement avec celle du port fluvial : offrir des alternatives modales au transport de marchandises sur l'axe entre la France et l'Europe du Nord, un engagement soutenu par l'ARC dans le cadre de sa politique territoriale.

Le Port fluvial est l'une des trois seules plateformes multimodales fer-eau-route qui desservent le Bassin Parisien et ses plus de douze millions d'habitants. C'est la seule de cette nature au nord de Paris. Il serait capital pour l'activité économique tant locale que nationale de capter le flux généré par l'autoroute ferroviaire a cet endroit.

3.2.6.3.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

Se reporter aux éléments cités dans le sous-thème 63 de la 1^{ère} enquête.

3.2.6.3.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

Réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au sous-thème 63

Les éléments d'explication relatifs au choix final de la création d'un service d'autoroute ferroviaire entre Dourges et Tarnos sont indiqués au sous-thème 63 (pages 80 et 81) du mémoire d'observation remis le 4 juillet 2014 dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet et réalisée du 5 mai au 5 juin 2014.

Concernant spécifiquement l'implantation d'une plateforme en Ile de France, à vocation de desserte locale, 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, en co-maîtrise d'ouvrage entre l'Etat et le Conseil Régional d'Ile de France. Ses résultats seront connus d'ici la fin de l'année 2014.

Hors Ile de France, la création de plateformes d'autoroute ferroviaire complémentaires s'entrevoit à plus long terme en fonction notamment des dessertes possibles.

3.2.6.3.4. Appréciations de la commission d'enquête

Le pétitionnaire confirme que l'implantation d'un terminal de transbordement en Ile de France reste à l'étude à court terme et que, par contre, hors de cette région, cet équipement serait envisagé à plus long terme.

Compte tenu des nombreux enjeux environnementaux, économiques et routiers, la commission d'enquête rappelle qu'avant le choix de terminaux intermédiaires, elle attache un prix particulier à la concertation nécessaire avec tous les acteurs régionaux et locaux concernés par ces futures implantations.



3.2.6.4. Sous-thème 64 : Le gaspillage d'énergie – Traction électrique et traction diesel

3.2.6.4.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-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.

Un ANONYME (Mail 14, commune de Vigneux-sur-Seine) dit que : « *le fait que les motrices qui véhiculeront ces wagons fonctionnent au diesel rajoutera de la pollution sur tout le long du parcours de cette autoroute ferroviaire Atlantique, en particulier dans nos communes franciliennes, déjà bien polluées* » ;

M. LE GOUIX (Obs 1 du registre de la préfecture du Val de Marne) a écrit : « *Sur l'itinéraire retenu, je reste circonspect quant au choix de la ligne entre Niort et Saintes. Cet axe à voie unique, au très faible débit, compte-tenu de son cantonnement, n'est pas électrifié. En d'autres termes, cela imposera un double relais de traction en mode thermique depuis Bordeaux. Ce hiatus, par rapport au reste de l'itinéraire, électrifié, nuira à la fluidité du service.* ».

Mme LOPEZ (Mail 39, commune de Neuilly sur Marne) : « *Regrette aussi les pollutions dues aux motrices diesel* »

Un ANONYME (Mail 88, commune de Neuilly sur Marne) a écrit : « *Augmentation des nuisances sonores (locomotives Diesel)* ».

3.2.6.4.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

Se reporter aux éléments cités dans le sous-thème 64 de la 1^{ère} enquête.

3.2.6.4.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

Réponse de VIIA Atlantique au sous-thème 64

On se reportera aux éléments indiqués au thème 4 (pages 47 à 52) du mémoire d'observation remis le 4 juillet 2014 dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet et réalisée du 5 mai au 5 juin 2014.

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 passage des trains en Île-de-France s'effectue en traction électrique

3.2.6.4.4. Appréciations de la commission d'enquête

Sur ce sous-thème, la commission d'enquête réitère les appréciations formulées lors de la 1^{ère} enquête et pour cette 2^{ème} enquête prend acte qu'aucune motrice « Diesel » ne sera utilisée en région Parisienne, les lignes y étant toutes électrifiées



3.2.6.5. Sous-thème 65 : L'impact environnemental du projet notamment sur la faune et la flore

3.2.6.5.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-thème

Un ANONYME (Mail 14, commune de Vigneux-sur-Seine) a écrit : « *des passages pour animaux sauvages sont-ils prévus ? Avez-vous prévu de ne pas couper les animaux de leur point d'alimentation ou d'eau ? Ne pas oublier le volet "environnemental" du projet.* »

Extrait Délibérations CM de Valenton (Obs 1 du registre de Valenton et Cour 5 CM) demande que : « *l'impact du projet sur la faune soit étudié et des mesures de protection de cette dernière mises en œuvre* ».

Un ANONYME (Mail 175, commune de Chennevières sur Marne) a écrit : « *Enfin le retentissement du bruit et des vibrations sur la faune sauvage et notamment les oiseaux migrateurs des bords de Marne n'a pas été étudié dans l'optique du passage de ce type de train chargé* ».

GROUPE DES ELUS D'UNION DE LA GAUCHE DE SAINT-BENOIT (Mail 153, commune de Saint Benoit – 86) a écrit : « *l'impact du projet sur l'environnement, les milieux naturels et les espèces protégées, dans le cadre naturel exceptionnel propre à notre commune, nous préoccupe beaucoup également* ».

3.2.6.5.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

Se reporter aux éléments cités dans le sous-thème 66 de la 1ère enquête.

3.2.6.5.3. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

Réponse de RFF sur le sous-thème 65

On se reportera aux éléments indiqués au sous-thème 66 (pages 89 à 93) du mémoire d'observation remis le 4 juillet 2014 dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet et réalisée du 5 mai au 5 juin 2014.

Il est rappelé que le projet ne comporte pas de création de voies nouvelles, mais utilise les infrastructures existantes, déjà régulièrement circulées.

3.2.6.5.4. Appréciations de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la réponse satisfaisante du maître d'ouvrage, qu'il s'agisse de l'impact modéré du projet sur la faune et la flore, pendant la phase des travaux de préparations (mise au gabarit des tunnels et ponts rails, travaux divers sur la ligne et dans les gares, etc..) ou qu'il s'agisse de la phase d'exploitation proprement dite où ils devraient être encore plus faibles.



3.2.6.6. Sous-thème 66 : Le mauvais état du réseau, notamment en région parisienne et l'entretien des ouvrages

3.2.6.6.1. Analyse et synthèse des observations écrites ou orales et des courriers et/ou courriels relatifs à ce sous-thème

11 – Le mauvais état du réseau

Un ANONYME (Mail 14, commune de Vigneux-sur-Seine) a écrit : « *j'emprunte quotidiennement le RER C, et cette ligne manque déjà d'entretien.* »

Mme BAKON (Mail 149, commune de Bry sur Marne) a écrit : « *Quand on voit la vétusté et l'énorme manque d'entretien de notre réseau, y a de quoi avoir peur (pour mémoire l'accident mortel de Brétigny sur Orge, quelle honte)..* ».

M. LE BELLER (Mail 56, commune de Noisy le Grand) a écrit : « *... quand le manque d'entretien et l'état général des voies ferrées a déjà conduit au pire (Cf. Brétigny ou Drancy)* »

Un ANONYME (Mail 158, commune de Saint Michel sur Orge) a écrit : « *Quels seront les impacts sur les campagnes d'entretien et de surveillance des voies et leurs équipements (augmentation de la fréquence des visites de contrôle nocturnes) ?* »

Un ANONYME (Mail 49, commune de Viry-Châtillon) a écrit : « *nous sommes usagers de la ligne RER C qui ne brille pas particulièrement pour son état d'entretien. Elle n'est pas meilleure dans les domaines de la régularité et de la ponctualité, étant régulièrement confrontée a des pannes, des retards et autres désagréments. L'augmentation du trafic induite par les transports de fret ne va certainement pas améliorer les choses.* »

Un ANONYME (Mail 131, commune de Viry-Châtillon) a écrit : « *...incidences sur les lignes RER d'IDF (plus de trafic engendre plus d'entretien car plus d'usure des voies or on connait déjà leur état actuel... donc perturbations ENCORE aggravées pour les franciliens.* »

M. TESSIER (Mail 29, commune de Juvisy-sur-Orge) suggère que : « *Il faudrait également apporter des explications sur l'utilisation des voies en IDF car la circulation est intense et nécessite de l'entretien.* »

CULTURE ARTS DECOUVERTE (CAD), PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT et ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT (Mails 139, 142 et 144, commune de Savigny sur Orge) ont écrit : « *Depuis l'accident de Brétigny en juillet 2013, les rapports s'accumulent sur les preuves indiscutables du manque d'entretien du réseau ferré francilien par le binôme SNCF/RFF, ainsi que son obsolescence. RFF reconnaît d'ailleurs que la robustesse du réseau ne permet pas d'accueillir en l'état ces trains longs, de fort tonnage, que sont les convois d'autoroute ferroviaire.* »

M. et Mme MONNIER (Obs 9 du registre de Neuilly sur Marne) demandent si « *L'entretien de cette voie est-elle suffisamment financée (Cf. BRETIGNY SUR ORGE).* »

M. CELLARIUS (Obs 12 du registre de Neuilly sur Marne) parle d'un « *mauvais entretien actuel des voies (ballast)* »

M. RICHAUD (Mail 1, commune de Neuilly sur Marne) : « *Déplore le mauvais entretien des voies (constate un remblai de ballast, chaque mois, évoque le risque présenté pour la stabilisation des voies, par l'enracinement d'acacias de taille importante et non entretenus) et déclare avoir dû prendre en charge, à titre personnel l'élagage des arbres, à défaut de réponse de RFF à ses courriers.* »

M. BELHACEL (Mail 31, commune de Neuilly sur Marne) affirme que : « *La SNCF n'entretient pas ses voies, de manière générale (exemple : arbres fragilisant les bas-côtés)* »

Un ANONYME (Mail 88, commune de Neuilly sur Marne) parle : « *Du manque d'entretien des abords des voies ferrées (arbres non élagués, talus non entretenus. »*

M. PEURET (Mail 108, commune de Neuilly sur Marne) a écrit : « *N'oubliez pas que ces trains vont rouler sur le même type de voies que celle de la gare Brétigny !!! Le cout d'entretien des voies n'étant assumé par personne !)*

M. MAHEAS (Mail 123, commune de Neuilly sur Marne) affirme que : « *L'état et l'entretien des infrastructures doivent également être pris en compte. Or, depuis plusieurs années, les pouvoirs publics ont le plus grand mal à évoquer ce point avec RFF. »*

M. VARHEGYL (Mail 126, commune de Neuilly sur Marne) a écrit : « *Alors même que le problème de l'entretien des voies par RFF est aujourd'hui posé à plusieurs niveaux, on peut considérer comme déraisonnable cette impasse dans l'étude d'impact. »*

M. DUPRA (Mail 104, commune de Drancy) : « *Craint personnellement une augmentation des risques d'accident (dus au mauvais entretien des voies), la SNCF ne respecte pas les normes du COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires)* »

12 – L'entretien des ouvrages

M. GENDIS (Obs 5 du registre de Noisy le Grand) suggère : « *La réparation du pont qui tombe par morceaux »*

Mme WECKER (Obs 6 du registre de Noisy le Grand) au nom du Comité de quartier représentant plus de 10.000 riverains face au pont enjambant la Marne ainsi que la N34 en limite de Neuilly sur Marne et Noisy le Grand) a écrit : « *Ce pont datant des années 1930 se trouve dans un état de vétusté avancée, tous les documents qui le prouvent ont été transmis à RFF par la municipalité de Neuilly-Plaisance (Rapport d'essai cité ci-dessus) »*

Un ANONYME (Mail 74, commune de Noisy le Grand) a écrit : « *J'habite, quai des 2 ponts et je constate que le pont ferroviaire actuel qui assure le transport de marchandise est en piteux état. Comment donc imaginer que le trafic ferroviaire va augmenter alors même qu'aucune maintenance n'est assurée actuellement ? Ce pont est fissuré de partout, les arbres qui grandissent aux abords de la voie ferrée ne sont jamais coupés ni élagués, le pont est toujours tagué, les marches pour le passage piéton sont cassées, des trous entre les marches et entre les plaques de béton servant de rambarde commencent à apparaître tout le long du pont : jusqu'à 2cm de largeur ! Les places de parking anciennement positionnées sous le pont sur la rive opposée à la mienne ont été condamnées à cause des éboulements observés ! Vous ne pouvez pas sérieusement envisager de faire passer une autoroute ferroviaire par-là ???*

Mme BEAULIEU (Obs 24 du registre de Neuilly sur Marne) demande : « *Avez-vous étudié l'état des ponts et la voie ferrée à Neuilly-sur-Marne ? des fissures multiples ont été constatées depuis des années nous dit-on ; des travaux ne semblent pas envisagés ; comment dormir en paix au milieu de telles contradictions ? »*

Mme et M. BROCHARD (Obs 25 du registre de Neuilly sur Marne) ont écrit : « *Si l'AVA passe sur voie existante à Neuilly, les ponts actuels (Avenue Paul Doumer, sur la nationale et sur la Marne) ne résisteront pas car trop vétustes. »*

M. BELHACEL (Mail 31, commune de Neuilly sur Marne) évoque le : « *mauvais état du*

réseau (ouvrages d'art sur la RN 34 et sur la Marne). »

M. MARTINACHE, maire-adjoint de la commune de Neuilly-Plaisance (Obs 7 du registre de Rosny-sous-Bois) dit que : « *La solidité du pont-rail (plusieurs centaines de mètres de longueur) devait être vérifiée par la SNCF. Deux véhicules ont en effet, été endommagés, par des pierres tombées dudit pont.* »

3.2.6.6.2. Synthèse des éléments du dossier traitant de la thématique

Dans la pièce 2 : Etude d'impact – Volume 1 : Résumé non technique :

Page 36 : Entretien des voies :

Et surtout :

Dans la pièce 2 : Etude d'impact – Volume 2 : Appréciation des impacts du projet :

Page 112

L'entretien des voies ferrées

(Sources : RFF, SNCF)

L'entretien des voies ferrées est réalisé par la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF-GID).

L'entretien des voies est réalisé selon plusieurs méthodes :

- Méthode chimique : utilisation de produits phytosanitaires autorisés et agréés par le Ministère de l'Agriculture. Les produits phytosanitaires sont utilisés pour le désherbage des voies ferrées, mais également des talus et des pistes parallèles à la voie. Des trains désherbeurs nationaux ou régionaux sont utilisés pour l'épandage ciblé des produits phytosanitaires. Le désherbage par produits phytosanitaires est assuré par la SNCF-GID. L'entretien est réalisé tous les deux ans.
- Méthode manuelle / mécanique : désherbage manuel ou mécanique des voies, des talus et des pistes (tonte, élagage, etc.). Ces actions sont réalisées soit directement par la SNCF-GID ou par des sous-traitants spécialisés (entreprises paysagistes).

Le tonnage de produits phytosanitaires achetés chaque année par la SNCF-GID pour l'entretien du réseau est en baisse constante depuis plusieurs années. Ainsi, la quantité annuelle appliquée sur le réseau ferré national a diminué de plus de 40% sur les vingt dernières années.

Les quantités de substances actives utilisées sur le réseau ferré national représentent moins de 0,3% des ventes totales. RFF et la SNCF-GID s'appliquent, chaque année, à perfectionner les pratiques et à réduire les impacts potentiels sur les sols et les eaux.

Dans la pièce 4 : Mémoire complémentaire du maître d'ouvrage RFF suite à l'avis délibéré de l'Ae

Page 18 :

3.5.3 Sur l'eau

• Recommandation de l'Autorité Environnementale

15) L'Ae recommande que le dossier rappelle la stratégie de RFF concernant l'entretien des voies sur la traversée de cours d'eau et au droit des milieux sensibles, et, précise les mesures qui seront mises en œuvre en cas d'accident.

• Compléments apportés par le maître d'ouvrage

L'exploitation et la maintenance des voies ferrées imposent des processus de sécurité rigoureux permettant de garantir la sécurité des voyageurs et des personnels, mais

aussi des marchandises transportées, notamment des marchandises dangereuses. Ces impératifs de sécurité et de disponibilité du réseau impliquent de maintenir les plates-formes ferroviaire exemptes de végétation et de maîtriser la végétation des dépendances vertes selon le schéma ci-contre.

La végétation est une cause importante de dégradation de la plateforme, ce qui, outre un vieillissement accéléré, peut induire de graves risques pour la circulation des trains. De plus, elle diminue l'efficacité du freinage de ceux-ci et surtout entrave la visibilité des conducteurs.

La SNCF, en tant que gestionnaire d'infrastructures délégué en charge de l'entretien des voies ferrées, s'efforce de fait, depuis de nombreuses années, de contenir le recours aux produits chimiques au strict minimum. Sa politique ne vise pas à la destruction systématique de toutes plantes adventices présentes, mais uniquement à maîtriser la végétation dans ses emprises, afin d'éviter des développements incontrôlables.

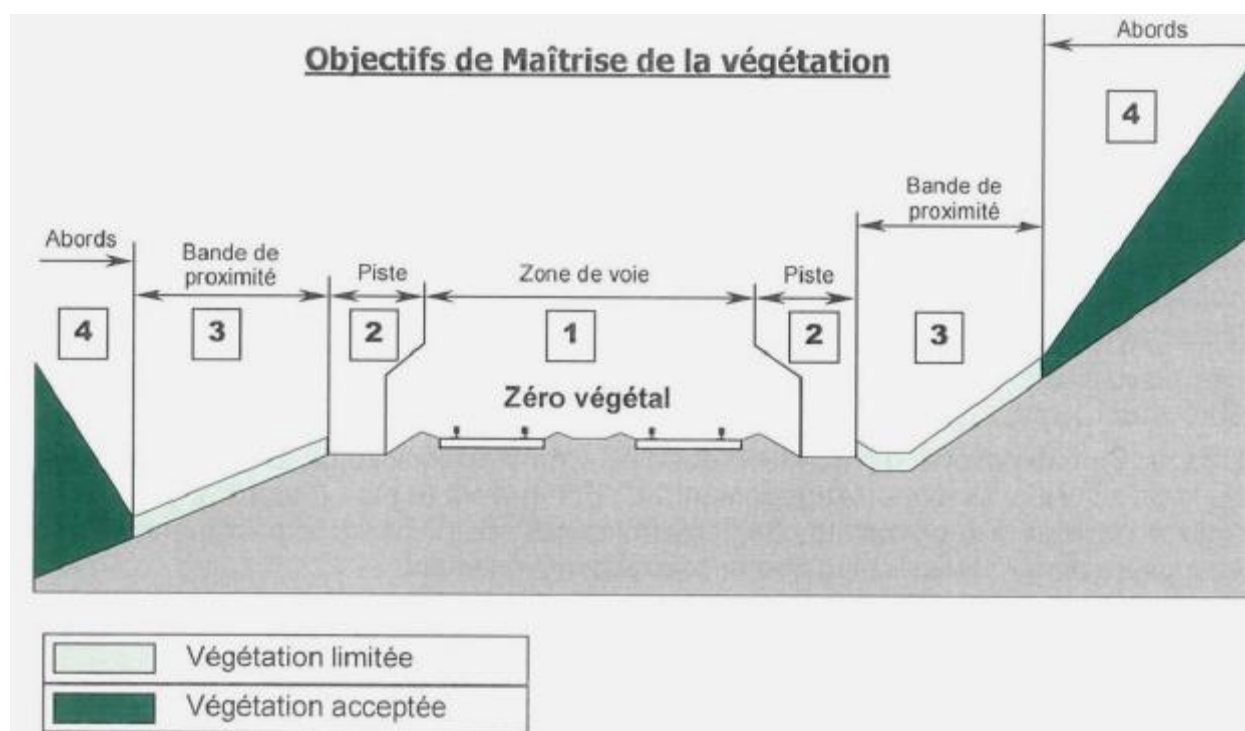


Figure 2 : Objectifs de maîtrise de la végétation, source accord de partenariat juin 2013

La SNCF utilise, pour le désherbage des 70 000 km de voies ferrées, moins de 150 tonnes de substances actives herbicides par an¹. Ces quantités de substances actives utilisées sur le réseau ferré national représentent moins de 0,3% des ventes totales réalisées en France chaque année².

La maîtrise de la végétation à l'aide des produits phytosanitaires n'est donc appliquée qu'aux surfaces strictement nécessaires, c'est à dire essentiellement à la partie ballastée des voies ferrées et aux pistes contiguës.

Rappelons également qu'en juin 2013, les ministères en charge de l'agriculture, le ministère de la santé et le ministère de l'écologie ont signé **un nouvel accord de partenariat avec la SNCF et RFF3 relatif à l'usage des herbicides sur les voies ferrées pour une durée de 5 ans**. L'objectif de cette convention est d'engager chaque partie signataire dans une démarche volontaire de progrès qui s'inscrit au-delà des obligations réglementaires.

Cet accord de partenariat porte sur plusieurs éléments notamment sur :

- L'inscription dans le plan Ecophyto,
- L'amélioration de la connaissance (protection des captages d'eau potable, actions de formation, etc.),
- La meilleure conception des espaces dans l'objectif de réduction de l'usage d'herbicides,
- L'amélioration des pratiques (recours aux méthodes alternatives et meilleures utilisations des moyens de lutte disponibles).

Le maître d'ouvrage s'engage ainsi à :

- L'utilisation d'herbicides dans les dépendances vertes en l'absence d'autres solutions techniquement et économiquement viables ;
- Le recours, à l'alternance des familles chimiques, aux modes d'action et aux périodes de traitement assurant une meilleure efficacité, une limitation des risques de résistances et une moindre accumulation de résidus dans le milieu.

3.2.6.6.3. Question complémentaire de la commission d'enquête

Les observations des certains riverains concernant le mauvais état du réseau, (particulièrement le pont-rail à NOISY-LE GRAND / NEUILLY SUR MARNE) sont-elles fondées et si oui, quelles sont les mesures prises ou envisagées dans le cadre du projet ?

3.2.6.6.4. Avis et commentaires des maîtres d'ouvrage

Réponse de RFF sur le sous-thème 66

Sur le service RER C :

Les études menées en 2013 montrent que le service d'Autoroute Ferroviaire, tel qu'envisagé pour cette Enquête Publique (4 aller-retours quotidiens), est compatible avec les services de passagers existants, notamment celui du RER C.

Le service étant cadencé toutes les six heures, les circulations du service d'Autoroute Ferroviaire ne sont pas concentrées sur une partie de la journée, mais régulièrement réparties. Par ailleurs, les horaires de départ sont choisis pour éviter autant que possible les heures de pointe dans les grands centres urbains traversés.

Sur la maintenance :

Les lignes ferroviaires font l'objet d'un classement décrivant les contraintes qu'elles subissent. Ce classement permet d'adapter les politiques de maintenance pour prendre en compte le niveau de sollicitation lié aux circulations, dont celles générées par l'autoroute ferroviaire en projet.

Cette maintenance est appliquée en fonction soit de cycles, soit de déclenchement liés à des mesures faites.

Par ailleurs, si des circulations d'un type nouveau sont appelées à circuler, les installations sont vérifiées pour valider leur capacité à accueillir ces nouveaux matériels.

Les modifications peuvent porter sur le positionnement d'installations par rapport à la géométrie du train, sur l'adaptation de la signalisation,...

Les ouvrages d'art sont suivis lors d'inspections réalisées sur site, permettant de vérifier l'état de l'ouvrage. Ces vérifications sont suivies de travaux si nécessaires pour traiter ou prévenir les avaries.

L'entretien de la végétation fait l'objet de programmes réguliers, ce sujet influant sur la régularité en automne lors de la chute des feuilles. Des campagnes d'abattage sont également menées pour prévenir les chutes d'arbres sur les installations.

RFF s'engage à prendre contact avec les élus des communes concernées pour faire le point sur les actions concernant le pont-rail à NOISY-LE GRAND/NEUILLY SUR MARNE.

Éléments complémentaires concernant le terminal de Tarnos

Complément de réponse du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie à la question n°3, 4 et 5 du sous-thème 21 de la première enquête publique.

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. Ainsi, dans le cadre de sa politique de modernisation des installations de péage, ASF prévoit d'augmenter le nombre de couloirs de la gare de péage d'Ondres dans un délai de 2 ans. ASF confirme que la capacité de cette gare après travaux permettra d'absorber les trafics supplémentaires liés à l'autoroute ferroviaire.

3.2.6.6.5. Appréciations de la commission d'enquête

Ce thème n'avait pas été abordé à l'occasion de la première enquête.

Il a été nécessaire de le faire pour cette seconde enquête, en raison des observations du public, à la fois fréquentes et pressantes à ce sujet.

La problématique porte sur le mauvais état du réseau autant que sur l'entretien des ouvrages. Les récentes conclusions rendues par la commission d'enquête sur l'accident de Brétigny, mettant en exergue le mauvais entretien du réseau de banlieue ont renforcé les inquiétudes des franciliens.

Il suffirait sur ce dernier point de se référer à l'intégralité du courrier remis par M. MARTINACHE, adjoint au maire de Neuilly-Plaisance, lors de la dernière permanence du commissaire enquêteur le 23 juillet à Rosny-sous-Bois qui se plaignait du mauvais état du pont-rail de Noisy-le-Grand / Neuilly-sur-Marne, et dénonçait l'immobilisme de RFF depuis de nombreuses années, à ce sujet.

RFF a jugé utile de répondre aux allusions concernant la ligne du RER « C » sans pour autant décrire son état d'entretien.

Concernant l'état des ouvrages, la commission d'enquête prend donc acte de la réponse de RFF et de son engagement à prendre contact avec les élus des communes concernées pour faire le point sur les actions concernant le pont-rail à Noisy-le-Grand/Neuilly-sur-Marne.

Plus globalement elle souhaite une intensification des actions de maintenance, plus particulièrement sur le réseau francilien, le bon état de celui-ci conditionnant la sécurité des convois de fret susceptibles de l'emprunter.





**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LE PROJET D'AUTOROUTE
FERROVIAIRE ATLANTIQUE**

41

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
DECLARATION DE PROJET
PORTANT SUR L'INTERET
GENERAL DE L'AFA POUR
RESEAU FERRE DE FRANCE**

4.1.1. Avis sur la déclaration de projet de l'AFA pour Réseau Ferré de France

4.1.1.1. Préambule.

Dans le cas d'espèce, l'enquête préalable à la déclaration de projet a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés sur le réseau ferré de France présentent un caractère d'intérêt général.

Si la procédure est menée à son terme, cette enquête devrait aboutir à une déclaration de projet prise par le président de Réseau Ferré de France en tant que président d'établissement public.

4.1.1.2. Le projet soumis à enquête

L'autoroute ferroviaire Atlantique devrait permettre d'assurer le transit d'une partie des camions en transit entre l'Europe du sud et l'Europe du nord, en connexion avec les grands corridors de fret du nord de l'Europe.

« Le service pourra être prolongé vers l'Espagne lorsque les infrastructures ferroviaires espagnoles concernées auront été adaptées à l'écartement standard des rails en Europe.

L'autoroute ferroviaire Atlantique traverse la France du nord au sud-ouest :

- *un terminal de transbordement est localisé à Dourges (département du Pas de Calais) ;*
- *un terminal de transbordement est situé à Tarnos (département des Landes) ;*
- *entre ces deux terminaux, les trains utilisent le réseau ferré national existant.*

Selon les maîtres d'ouvrage, les principaux enjeux se trouvent au niveau des deux terminaux de transbordement, à Dourges et à Tarnos ».

Sur le réseau ferré national, certaines communes présentent des enjeux plus particuliers en raison :

- soit de la circulation des trains sur la voie unique existante :
 - o entre Lusignan et Saint-Maixent-l'École pour les communes de : Lusignan, Rouillé, Pamproux, Salles, Saint-Eanne, Nanteuil, St-Maixent-l'École ;
- soit par la non électrification de la ligne actuelle :
 - o entre Niort et Saintes pour les communes de : Niort, Aiffres, Fors, Marigny, Beauvoir-sur-Niort, Prisse-la-Charrière, Belleville, Saint-Etienne-la-Cigogne, Villeneuve-la-Comtesse, La Croix-Comtesse, Vergné, Loulay, St Denis-du-Pin, St-Jean-d'Angely, Asnières-la-Giraud, Saint Hilaire de Villefranche, Le Douhet, Fontcouverte, Saintes.
- Soit de la réalisation de travaux de mise au gabarit, notamment des ouvrages d'art, pour les communes de :
 - o Bayonne et Le Boucau ;
 - o Saintes ;
 - o Poitiers ;
 - o Sery-Margneval.

Les services d'autoroutes ferroviaires empruntent les lignes ferroviaires classiques.

Pendant le format de l'ensemble du wagon et de la semi-remorque nécessite un gabarit ferroviaire suffisant. C'est pourquoi, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire, des travaux de dégagement des gabarits hauts (par exemple les tunnels et les ponts routiers) et bas (par exemple dans le cas où des équipements se trouveraient anormalement proches de la voie : quais, marchepieds, panneaux de signalisation) peuvent être nécessaires.

4.1.1.3. Les objectifs du projet

Les objectifs annoncés du service d'autoroute ferroviaire Atlantique sont les suivants :

- « • *accompagner la croissance des besoins de transport de marchandises ;*
- *offrir au fret ferroviaire un lien direct entre le nord de l'Europe, la France et l'Espagne et accéder à un marché de 950 000 semi-remorques/an en 2015 et 1,1 millions semi-remorques /an en 2023 transitant par la route ;*
- *rééquilibrer les flux de marchandises sur l'axe Atlantique et désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité ;*
- *optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;*
- *améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;*
- *réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité ».*

4.1.1.4. Le déroulement de l'enquête portant sur le projet d'AFA

Cette seconde enquête a concerné les 25 communes concernées par le projet, situées en région parisienne et qui avaient été omises dans l'arrêté d'organisation de la 1^{ère} enquête.

Pour cette seconde enquête d'une durée de 31 jours la commission d'enquête atteste que :

- la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- un contrôle de cet affichage a été réalisé avant l'enquête, pendant l'enquête et à la fin de l'enquête par la société Publilégal et par constats d'huissier,
- les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et dans des journaux régionaux paraissant dans les 5 départements concernés par l'enquête plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,
- les dossiers relatifs aux 3 déclarations de projet et à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ainsi qu'un registre d'enquête publique unique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des 25 communes traversées par cette autoroute ferroviaire atlantique initialement omises et dans les 5 préfectures d'appartenance de ces communes,

- 2 des 7 membres de la commission d'enquête ont tenu les 12 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête pour recevoir le public dans 6 des 25 communes concernées,
- les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont été intégralement respectés,
- les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique unique,
- il est apparu cependant que malgré le déroulement de cette seconde enquête en période estivale, la fréquentation du public a été assez soutenue ;
- s'agissant plus spécialement de la réalisation des travaux sur le réseau ferré national 314 observations, courriers et courriels ont été déposés sur les registres mis en place, ou envoyés par courriers et/ou courriels à la commission d'enquête.

La commission d'enquête considère donc que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée

4.1.1.5. L'analyse du projet relatif aux travaux prévus sur le réseau ferré de France

L'enquête ne prévoyant pas d'expropriation il n'y a pas lieu de recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique. La commission d'enquête devra se prononcer uniquement sur **l'intérêt général de l'opération**.

Le critère de l'intérêt général d'une opération sur lequel la commission d'enquête doit se prononcer est essentiellement déterminé par les autorités administratives, ce qui signifie qu'il est à la fois subjectif et variable dans le temps et qu'il convient alors de s'assurer de la présence de ce critère pour savoir si une activité donnée est conduite dans l'intérêt général. C'est donc un critère tenant plus au but de l'activité poursuivie qu'à son objet.

Pour juger qu'une activité vise un but d'intérêt général il faut s'appuyer sur certaines considérations théoriques. Ainsi, l'intérêt général se distingue de l'intérêt individuel ou même de la somme de ces intérêts individuels. C'est une notion qui dépasse ces intérêts et qui s'impose à eux, au nom du bien commun.

Dans ce cadre la jurisprudence a étendu progressivement sa conception de l'intérêt général, en reconnaissant de manière toujours plus large la présence d'un intérêt général (théâtre, activités culturelles, sportives, de loisirs ou de tourisme).

Donc en l'absence d'expropriation (qui amènerait la commission d'enquête à se prononcer sur l'utilité publique de l'opération) et donc aussi en l'absence d'atteinte au droit de propriété, le bilan que dressera la commission d'enquête l'amènera à confronter **l'intérêt général** avec les atteintes environnementales, l'atteinte aux intérêts privés, l'atteinte aux autres intérêts publics et le coût financier du projet.

Pour cette enquête et s'agissant de la ligne RFF, la commission d'enquête a identifié six thèmes principaux correspondant à l'essentiel des préoccupations exprimées par le public dans les observations déposées sur les registres d'enquête, les courriers envoyés au président de la commission d'enquête et les courriels enregistrés sur le registre électronique mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais, autorité organisatrice de l'enquête.

Ces thèmes ont été développés dans la 3^{ème} partie du rapport sur la 1^{ère} enquête auquel il convient de se rapporter.

De l'ensemble des critères justifiant l'intérêt général des travaux à effectuer sur la ligne RFF, il apparaît que :**1 – S'agissant des nuisances sonores, des vibrations, de la pollution et de ses effets sur la santé :**

Il convient tout d'abord de noter que la commission d'enquête a été surprise par la forte affluence du public constatée en zone urbaine dense, particulièrement en région parisienne, mais aussi dans les communes de Fors (79), Saint Jean d'Angely (17), Châtelleraut (86), Sainte Eulalie (33), Marigny (79), Chaniers (17), Tarnos (40)

Les réactions du public ont en outre été largement relayées par les autorités municipales en ce sens qu'elles se sont prononcées par des délibérations en grande majorité hostiles au projet et souvent très étayées dans leur contenu.

En fait cette enquête a révélé une situation préexistante et se présente donc comme une photographie des principales nuisances constatées dont nombre d'entre elles auraient déjà par le passé été portées à la connaissance de RFF sans, semble-t-il recevoir de réponse appropriée.

Plus que les nuisances sonores susceptibles d'être générées par la mise en circulation des futurs convois de l'autoroute ferroviaire, c'est sur celles qui sont dues aux passages des trains de fret actuels que le public est intervenu, redoutant par la mise en œuvre de l'AFA, un effet cumulatif des nuisances déjà constatées.

En effet, des incohérences, voire des aberrations dans le traitement des situations envisagées ou retenues sur le plan sonore 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 notamment).

Un important contentieux dans le domaine de la communication, a généré 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, s'agissant de ce projet, les risques inhérents au bruit et aux vibrations sont avérés et 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).

Ainsi la commission d'enquête considère que si le pétitionnaire a respecté la réglementation en ce qui concerne les nuisances sonores en tenant compte de l'ensemble du linéaire prévu pour les circulations supplémentaires d'AFA liées au projet, comme étant en zone de modification d'infrastructure (et non pas les seules zones de tunnels et évitements).

Toutefois, la réponse qu'il apporte, s'agissant notamment de la résorption du bruit dans les zones urbaines denses est incomplète et donc insatisfaisante

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 cependant 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 chargé de faciliter les relations entre les propriétaires, élus, associations et le pétitionnaire ;**
- **procéder éventuellement, dans des cas très spécifiques de risques majeurs de dommages aux immeubles ou autres ouvrages, et au cas par cas, à la pose de systèmes antivibratoires ;**
- **pour les habitations identifiées lors de l'enquête comme non prises en compte au plan des nuisances phoniques, les identifier lors d'études ultérieures conduites par un organisme indépendant du maître d'ouvrage, réaliser des modélisations plus approfondies avant de finaliser les choix techniques et le dimensionnement des protections et les traiter spécifiquement.**

2- la mise en œuvre d'une communication indispensable avec les riverains, afin de déterminer :

- **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.***

2 – S'agissant du transport de matières dangereuses

Par analogie avec le transport fret actuel, de nombreuses observations ont fait état des risques encourus par la population, s'agissant notamment des transports de matières nucléaires et/ou de produits chimiques ou inflammables.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage signale que 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).

Il indique également que les matières dangereuses seront contrôlées sur les convois, tout au long du parcours.

Par ailleurs il est mentionné que les matières radioactives/ nucléaires, explosibles et toxiques ne seront pas transportées sur les trains d'autoroute ferroviaire. Il est également précisé que la plupart des semi-remorques transportent à la fois des matières dangereuses et des produits non dangereux.

Il convient aussi de garder à l'esprit que la quantité de matière dangereuse transportée par wagon et par ferroutage (maximum 36 tonnes soit le poids d'une remorque routière) est bien moindre que la quantité de matière dangereuse transportée par les wagons de fret actuels (plus de 80 tonnes !)

Pour cette future autoroute ferroviaire, il n'est pas prévu de stationnement prolongé des wagons, les convois envisagés ne faisant que transiter sur les sillons de RFF, hormis les stationnements temporaires prévus sur les voies d'évitement.

Le maître d'ouvrage fait également part de sa volonté de se conformer 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.

Enfin, il est patent que le transport des matières dangereuses par rail présente globalement un risque moindre par rapport au transport par voie routière.

3 – S'agissant de la dépréciation des biens

La commission d'enquête a constaté au travers diverses consultations une baisse de la valeur des immeubles, pouvant atteindre 20 %, aux abords des infrastructures ferroviaires. Ce pourcentage variant, bien entendu en fonction de différents critères

(réelle distance par rapport à l'infrastructure, nature du bien, nature des convois) et surtout moyens de protection phonique existants dont murs antibruit et/ou traitement antivibratoires des voies.

La crainte de dépréciation immobilière exprimée par le public, résidant à proximité des voies, est donc fondée, mais très variable selon le contexte.

Il est cependant incontestable qu'un traitement adapté des nuisances sonores et vibratoires dont la résorption des ponts noirs bruit (PNB) existant à proximité des habitations ou logements par notamment la mise en place de murs antibruit performants est de nature à réduire considérablement cette dépréciation immobilière. Par ailleurs la présence de gares à proximité des dites habitations ou logements correctement insonorisés peut, au contraire, être considérée comme un élément très favorable contribuant à une revalorisation de l'immobilier existant.

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

4 – S'agissant des itinéraires empruntés par la future autoroute ferroviaire.

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

La commission d'enquête 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 considère 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 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 d'enquête observe que le public francilien a majoritairement rejeté la traversée de la région parisienne par l'AFA en suggérant un large contournement soit par l'ouest, soit par l'est, de l'Île de France.

Or il apparaît que fort peu de voies ferrées – héritage de l'histoire du développement ferroviaire en Île de France – permettent d'éviter la région parisienne pour relier le Grand Sud-ouest au Nord de la France.

La commission comprend donc 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 estime donc que les solutions sont contraintes et les alternatives de contournement quasi inexistantes.

Seuls les deux itinéraires mis à l'enquête (la ceinture historique, par Saint Maur et la ceinture complémentaire, par Neuilly sur Marne) traversant la région parisienne et sa zone dense urbaine, répondent donc actuellement aux nécessités de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique.

Or il est patent que le seuil de saturation sur ces deux itinéraires sera très rapidement atteint condamnant à terme tout développement ultérieur du fret national, voire une plus large ouverture au fret européen, entre Adour-Gascogne (et son prolongement vers l'Espagne) et le Nord de la France (et son prolongement vers l'Allemagne et le Benelux).

Et donc, bien que ce ne soit pas l'objet de l'enquête, la commission d'enquête s'est interrogée sur l'opportunité d'envisager, dans la prochaine décennie, la construction d'une ligne spécialement dédiée au fret allant du nord d'Orléans au sud de Compiègne en contournant largement l'Île de France sur près de 150 km. Pour un coût d'environ 3 milliards d'euros (à raison de 20 millions d'euros du km selon les chiffres communiqués par les maîtres d'ouvrage) à comparer aux 9,4 milliards d'euros envisagés pour la construction de la ligne LGV du GPSO, cet investissement garantirait le développement et la pérennité du transport ferroviaire en France.

5 – S'agissant de la concertation et de la qualité des dossiers.

Sur 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 n'a découvert l'existence de ce projet 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 à l'occasion des contacts pris par les commissaires enquêteurs pour arrêter leurs dates de permanences, les autres n'en ayant 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 ainsi que de ces mêmes élus locaux.

RFF a répondu 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 alors que le simple envoi en amont de l'enquête publique d'une plaquette d'information à l'ensemble des municipalités concernées aurait largement favorisé le climat dans lequel elle s'est déroulée.

La commission d'enquête ne peut que regretter l'absence totale d'information préalable ayant donné l'impression d'un manque de transparence, voire d'une volonté de « passer en force ».

Elle est convaincue qu'une large concertation en amont de ce projet :

- ***aurait permis d'identifier plus précisément les problématiques et les interrogations, par l'instauration d'un dialogue notamment avec les municipalités concernées par le projet;***
- ***aurait permis d'envisager, voire d'apporter des débuts de solutions aux principaux enjeux ainsi mieux identifiés.***

Sur 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 :

▶ S'agissant de l'aspect volumineux du dossier,

C'est une critique désormais récurrente à ce genre de projet. Certes, les maîtres d'ouvrage s'efforcent de répondre le plus complètement possible aux exigences de la réglementation en fournissant de façon exhaustive toutes les pièces exigées, mais ils perdent de vue le fait que le dossier est d'abord et avant tout destiné au public et qu'il doit être construit et présenté de façon pédagogique. Or son volume en lui-même totalement rébarbatif, n'incite pas le public à le consulter en profondeur...

▶ S'agissant de l'aspect touffu du dossier :

Trois mémoires complémentaires figuraient notamment dans le dossier. Ils

auraient pu être facilement insérés à la suite des autres pièces du dossier, ce qui en aurait facilité la compréhension

► S'agissant de l'aspect confus du dossier :

Dans un souci d'exhaustivité les maîtres d'ouvrage avaient inséré dans le dossier une partie « programme » et une partie « projet ». Or la seule partie pertinente était celle qui traitait du projet mis à l'enquête et non celle du programme envisagé sur une plus longue échéance, d'où la confusion notamment avec la carte du programme présentant une plateforme possible à Brétigny ainsi que deux itinéraires entre Bordeaux et Poitiers et la carte du projet qui ne présentait plus qu'un seul itinéraire entre Bordeaux et Poitiers et qui ne mentionnait plus de plateforme intermédiaire en Ile de France !

Par ailleurs, si les parties traitant des plateformes de transbordement étaient relativement explicites, celles relatives aux voies empruntées, spécialement en zone urbaine dense ne permettaient 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 au demeurant non dénué de vérité pour cette enquête.

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 ? Il en est de même en ce qui concerne le 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 aux permanences.

6 – S'agissant de la rentabilité et de l'économie de l'autoroute ferroviaire atlantique

Sur 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, ont 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 en matière de protection phoniques est la seule solution permettant, sur le réseau actuel, une réduction significative des dommages collatéraux apparus et partant, un développement harmonieux du ferroutage, permettant une bien meilleure acceptabilité sociale. Ces investissements, visant à corriger les nuisances constatées notamment dans les zones denses, pénaliseraient certes à moyen et court terme le bilan socioéconomique 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.

Sur le choix des wagons MODALOHR :

Il apparaît, d'après le tableau comparatif proposé, que le wagon de la société MODALHOR :

- permet le plus grand emport de remorques, pour une longueur de train donnée ;
- présente la meilleure tare, tout en permettant ultérieurement de pouvoir transporter des remorques plus lourdes ;
- a déjà été expérimenté sur les autoroutes ferroviaires existantes et son impact sonore devrait être réduit par rapport à la génération précédente.

La commission d'enquête considère donc que ce wagon présentant les meilleures spécificités semble le mieux adapté au type de ferroutage recherché.

7 – S'agissant de la sécurité et du ralentissement en termes de sécurité routière

La commission d'enquête considère que les temps moyens annoncés d'attente aux passages à niveau (90 secondes) ne paraissent pas exagérément pénalisants.

Elle demande également de prendre en compte l'existence possible de « hubs » ferroviaires entraînant une concentration de passages se traduisant par une fermeture très fréquente, voire parfois continue du passage à niveau concerné à certains moments de la journée et de minimiser, autant que faire se peut ces « hubs » pour éviter que de tels phénomènes ne se produisent.

8 – S'agissant de la création de plateformes intermédiaires en région parisienne

Ce sujet abordé dans quelques observations ne concerne pas le présent projet soumis à enquête et **la commission d'enquête n'a pas à se prononcer sur leur existence ou leur positionnement.**

Dans le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, 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 en Ile de France 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.”

9 – S’agissant du choix du mode de traction : électrique ou diesel ?

Après avoir pris acte des contraintes techniques évoquées par RFF obligeant à utiliser, dans un premier temps, l’itinéraire passant par Saintes Niort, partiellement non électrifié, et compte tenu des gains substantiels que procure la traction électrique en matière d’impact carbone **la commission d’enquête recommande, dans l’attente d’une libération de l’itinéraire passant par Angoulême lorsque la construction de la ligne LGV-SEA sera terminée, d’accélérer le développement du mode de traction bi mode électrique-diésel pour y recourir au plus vite.**

10 – S’agissant du système de transport choisi : Wagons MODALHOR par rapport au système de conteneurs

Dans la mesure où les navettes utilisant les wagons spécifiques MODALHOR, s’adressent à tous les transporteurs routiers, en n’exigeant aucun investissement particulier sur le plan logistique car :

- 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.

La commission d’enquête considère que ce système ne concurrence donc pas le transport combiné par conteneurs, mais qu’il s’agit d’un système complémentaire qui offre plus de souplesse et s’adresse à la plupart des transporteurs de taille modeste.

11 – S’agissant de l’impact environnemental notamment sur la faune et la flore

L’impact environnemental le plus important est celui lié aux nuisances sonores et vibratoires examiné au point 1, ci-dessus.

S’agissant plus précisément de l’impact sur la faune et la flore, la commission d’enquête considère que :

- **le rajout de 8 trains par jour à l’horizon 2021, devrait avoir un impact négligeable en phase d’exploitation ;**
- **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.**

4.1.2. Conclusions sur la déclaration de projet de l’AFA pour Réseau Ferré de France

4.1.2.1. Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur le réseau ferré de France.

Cette seconde enquête a concerné les 25 communes concernées par le projet, situées en région parisienne et qui avaient été omises dans l’arrêté d’organisation de la 1^{ère} enquête.

Pour cette seconde enquête d'une durée de 31 jours la commission d'enquête atteste que :

- la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- un contrôle de cet affichage a été réalisé avant l'enquête, pendant l'enquête et à la fin de l'enquête par la société Publilégal et par constats d'huissier,
- les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et dans des journaux régionaux paraissant dans les 5 départements concernés par l'enquête plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,
- les dossiers relatifs aux 3 déclarations de projet et à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ainsi qu'un registre d'enquête publique unique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des 25 communes traversées par cette autoroute ferroviaire atlantique initialement omises et dans les 5 préfectures d'appartenance de ces communes,
- 2 des 7 membres de la commission d'enquête ont tenu les 12 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête pour recevoir le public dans 6 des 25 communes concernées,
- les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont été intégralement respectés,
- les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique unique,
- il est apparu cependant que malgré le déroulement de cette seconde enquête en période estivale, la fréquentation du public a été assez soutenue ;
- s'agissant plus spécialement de la réalisation des travaux sur le réseau ferré national 314 observations, courriers et courriels ont été déposés sur les registres mis en place ou envoyés à la commission d'enquête.

La commission d'enquête considère donc que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée

4.1.2.2. Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur le réseau ferré de France.

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à cette déclaration de projet, la commission d'enquête considère que cette seconde enquête ne remet pas en cause les conclusions dégagées lors de la première enquête, et :

Estime que ce projet :

- tient compte des principales critiques apportées en matière de transport de matières dangereuses en interdisant le transport des matières les plus sensibles, en limitant le tonnage de celles qui seront transportées tout en assurant le contrôle durant tout le transport ;
- contribuera, mais de manière limitée à la dépréciation des biens, due essentiellement au fret ferroviaire actuel ;
- n'a d'autre choix que l'itinéraire proposé, notamment en région parisienne, compte tenu du réseau existant et de l'héritage historique ;

- permettra, par le choix du système MODALHOR, de satisfaire les besoins des transporteurs modestes en matière de ferroutage ;
- aura sur la faune et la flore un impact très limité pendant la phase de travaux sur le réseau ferré de France et négligeable en phase d'exploitation.

Regrette que ce projet :

- n'ait pas été précédé d'une large concertation associant notamment l'ensemble des maires et des acteurs économiques concernés ;
- ait été présenté à l'enquête publique sous forme d'un dossier très volumineux, touffu et confus n'ayant pas permis aux commissaires enquêteurs de renseigner plus précisément le public présent à leurs permanences ;
- ait abordé le problème des plateformes intermédiaires jetant la confusion dans l'esprit du public alors que ce n'était pas l'objet de l'enquête ;

Recommande :

- de prendre en compte l'existence possible de « hubs » ferroviaires sur le trajet de cette AFA, entraînant une concentration de passages se traduisant par une fermeture très fréquente voire parfois continue du passage à niveau concerné à certains moments de la journée et de minimiser, autant que faire se peut ces « hubs » pour éviter que de tels phénomènes ne se produisent ;
- dans l'attente d'une libération de l'itinéraire passant par Angoulême, lorsque la construction de la ligne LGV-SEA sera terminée, d'accélérer le développement du mode de traction bi mode électrique-diesel pour y recourir au plus vite.

Mais surtout la commission d'enquête considère qu'il est essentiel de corriger tous les points noirs, notamment sonores, apparus sur l'ensemble du parcours, et particulièrement en zone urbaine dense, au fur et à mesure du développement du fret.

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres considère que l'opération envisagée est d'intérêt général et donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration de projet nécessaire à la réalisation des travaux sur le réseau ferré national sous les **Trois RESERVES** suivantes:

(Si l'une des réserves n'est pas levée par les maîtres d'ouvrage le rapport est réputé défavorable).

RESERVE 1 :

RFF devra s'engager à désigner un interlocuteur unique par région chargé de faciliter la communication et les relations entre les propriétaires, les élus et les associations ;

RESERVE 2 :

RFF devra s'engager à procéder à la pose de systèmes antivibratoires, au cas par cas, sur les portions de voies identifiées comme génératrices de dommages majeurs sur les immeubles et ouvrages;

RESERVE 3 :

S'agissant des nuisances sonores, RFF devra s'engager :

- à identifier lors d'études ultérieures conduites par un organisme indépendant du maître d'ouvrage tous les immeubles ou autres ouvrages susceptibles d'être impactés ;
- à réaliser selon les prescriptions de cet organisme des modélisations plus approfondies avant de finaliser les choix techniques et le dimensionnement des protections phoniques à effectuer ;
- à les traiter spécifiquement, selon un échéancier ne pouvant dépasser la mise en service des quatre ARQ en trains de 1050 m (Octobre 2021)

A Nogent sur Marne le 27 août 2014

La commission d'enquête

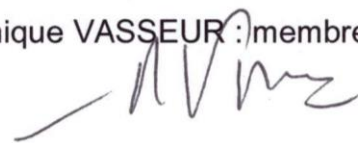
Jean Pierre CHAULET : président



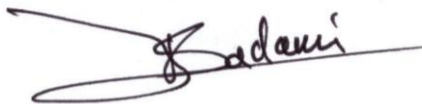
André LE MORVAN : membre



Dominique VASSEUR : membre



Michel BADAIRE : membre



Pierre DOLLE : membre



Hervé REDONDO : membre



Jacques LISSALDE : membre



42

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
DECLARATION DE PROJET
PORTANT SUR L'INTERET
GENERAL DU TERMINAL DE
TRANSBORDEMENT DE DOURGES**

4.2.1. Avis sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Dourges

4.2.1.1. Préambule.

Dans le cas d'espèce, l'enquête préalable à la déclaration de projet a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés sur la plateforme de Dourges présentent un caractère d'intérêt général.

Si la procédure est menée à son terme, cette enquête devrait aboutir à une déclaration de projet prise par le préfet du Pas de Calais.

4.2.1.2. Le projet soumis à enquête.

L'autoroute ferroviaire Atlantique devrait permettre d'assurer le transit d'une partie des camions entre l'Europe du sud et l'Europe du nord, en connexion avec les grands corridors de fret du nord de l'Europe.

« Le service pourra être prolongé vers l'Espagne lorsque les infrastructures ferroviaires espagnoles concernées auront été adaptées à l'écartement standard des rails en Europe.

L'autoroute ferroviaire Atlantique traverse la France du nord au sud-ouest :

- un terminal de transbordement est localisé à Dourges (département du Pas de Calais) ;*
- un terminal de transbordement est situé à Tarnos (département des Landes) ;*
- entre ces deux terminaux, les trains utilisent le réseau ferré national existant.*

Selon les maîtres d'ouvrage, les principaux enjeux se trouvent au niveau des deux terminaux de transbordement, à Dourges et à Tarnos ».

4.2.1.3. Les objectifs du projet.

Les objectifs annoncés du service d'autoroute ferroviaire Atlantique sont les suivants :

- « • accompagner la croissance des besoins de transport de marchandises ;*
- offrir au fret ferroviaire un lien direct entre le nord de l'Europe, la France et l'Espagne et accéder à un marché de 950 000 semi-remorques/an en 2015 et 1,1 millions semi-remorques /an en 2023 transitant par la route ;*
- rééquilibrer les flux de marchandises sur l'axe Atlantique et désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité ;*
- optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;*
- améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;*
- réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité ».*

4.2.1.4. Rôle de la plateforme de transbordement de Dourges.

Deux plateformes de transbordement seront aménagées au démarrage du service d'autoroute ferroviaire, sur les sites de Tarnos (au nord de Bayonne) et de Dourges (Pas-de-Calais) près de Lille. Elles serviront au chargement et au déchargement des remorques des camions.

Ces plateformes seront composées :

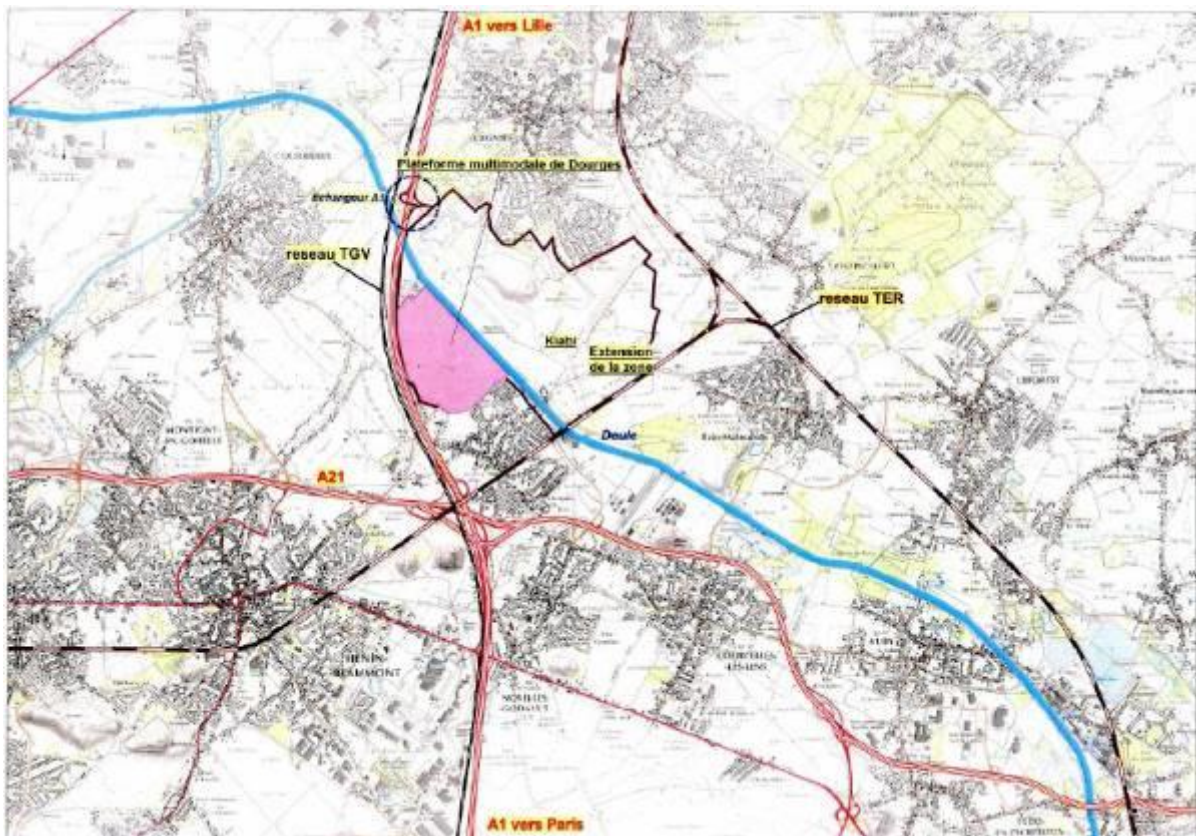
- d'un espace de contrôle des véhicules routiers, en entrée et sortie du terminal ;
- d'une zone de contrôle gabarit (vérification du respect des contraintes gabarits des semi-remorques) ;
- d'une zone de transbordement ou de manutention ;
- d'aires dévolues à la circulation routière. Les voies de circulation routière à double sens contourneront la voie de transbordement et comportent deux ronds-points ;
- d'un atelier pour le petit entretien et les réparations courantes des semi-remorques et des tracteurs jockeys ;
- d'espaces de stationnement de plus de 12 heures sécurisés ;
- d'un espace dédié aux personnels et visiteurs, avec un accès séparé de celui des utilisateurs du service.

Le terminal de Dourges sera situé à une trentaine de kilomètres au sud de Lille dans le département du Pas-de-Calais, dans l'emprise de la plate-forme multimodale Delta 3 (ferroviaire, routier, fluvial), le long du terminal de transport combiné rail-route.

Le site de la plateforme multimodale Delta 3, géré par la société LDCT (Lille Dourges Conteneur Terminal), se trouve sur la commune de Dourges (62). Cette commune du bassin minier est située à proximité de l'agglomération lilloise, le long de l'autoroute A1

Le site est localisé :

- à proximité des autoroutes A1 Paris-Lille et A21 qui relie l'autoroute A26 d'Aix-Noulette à Pecquencourt, en contournant les villes de Lens et Liévin pour mener à Douai ;
- à proximité de la Ligne à grande vitesse Nord (Paris-Lille-nord de l'Europe) et du réseau TER du Pas-de-Calais reliant Lens, Lille et Douai.



Carte de localisation du site d'accueil de la plateforme d'autoroute ferroviaire de Dourges
NB : le site de Dourges représenté (blanc et rose) correspond au site général existant à ce jour et non à l'emprise seule de la future plate-forme d'autoroute ferroviaire.

La plate-forme présente un caractère d'accessibilité particulièrement favorable :

- un échangeur dédié sur l'autoroute A1, proche de l'autoroute A26 ;
- deux entrées ferroviaires et la Deûle, canal à grand gabarit permettant l'accès aux grands ports de l'Europe.

La plate-forme Delta 3 est localisée sur :

- les terrains laissés vacants par la cessation d'activité de l'usine de boulets de charbon, Agglonord ;
- le flanc Est d'un terril ;
- des terrains agricoles.

Les terrains du terminal d'autoroute ferroviaire sont situés entre le terminal de transport combiné railroute et la route longeant le terril.



Carte de localisation des terrains du terminal d'autoroute ferroviaire de Dourges
(Source : Delta 3, DREAL Nord – Pas-de-Calais, juin 2012)

4.2.1.5. Les enjeux identifiés sur la plateforme de Dourges.

Les enjeux, qui ont été mis en évidence dans le cadre de ce projet sont les suivants :

- **enjeux « nuls »** : géologie, climat, captages AEP, risque inondation, monuments historiques, archéologie.
- **enjeux faibles** : relief, argiles, risque sismique, tempêtes, Natura 2000.
- **enjeux « moyens »** : ICPE, projets, UNESCO (patrimoine industriel minier inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO).
- **enjeux « forts »** : cours d'eau, ZNIEFF de type I, zone humide, ENS (Espaces Naturels Sensibles), TVB (Trame Verte et Bleue), risque minier, site pollué, bâti et projet connu.
- **enjeux « très forts »** : masse d'eau souterraine et infrastructures de transport.

4.2.1.6. Le bilan de la concertation menée sur le projet de plateforme de Dourges.

Du 28 octobre 2013 au 9 novembre 2013 et en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme une concertation en mairie de Dourges et par internet a été organisée sur le projet de terminal de Dourges.

La participation du public a été faible puisqu'elle se limite à deux avis exprimés mentionnant spécifiquement le terminal de Dourges :

- sur le registre en mairie de Dourges : une contribution déposée ;
- par internet une contribution mentionnant explicitement le projet de terminal de Dourges

Aucune contribution n'a été reçue par courrier.

Les deux contributions déposées ont été émises par des citoyens. Aucune contribution n'a été émise par des élus, associations, syndicats...

La faible participation sur la commune de Dourges, malgré une large communication sur la concertation, peut s'analyser de la façon suivante :

- le projet de terminal est localisé dans les emprises existantes de la plateforme multimodale Delta 3, espace déjà identifié comme dédié au transport multimodal ;
- le projet de terminal, situé entre le terril et le canal de la Deûle est relativement isolé et éloigné des zones résidentielles et n'est donc pas perçu comme un risque de nuisance supplémentaire. Cette localisation au sein d'une zone d'activité existante, les poids lourds accédant par un échangeur dédié ne devrait pas créer de modification significative de la vie locale ;
- le projet créateur d'emplois au sein d'une zone déjà dédiée au report modal reflète enfin l'absence d'opposition ;
- l'accueil plutôt favorable d'une nouvelle activité économique dans une région touchée par les restructurations industrielles.

Le terminal de transbordement n'est donc pas perçu comme impactant la vie courante de la population. Les questions émises portent plus sur les accès et les circulations routières et ferroviaires que sur les activités propres au terminal.

Les contributions abordent notamment les points suivants :

- les enjeux et les bénéfices économiques pour la commune de Dourges ;
- la circulation des trains sur le réseau ferré national et les conséquences de l'augmentation du trafic dû au service d'Autoroute Ferroviaire Atlantique notamment sur le bruit ;
- la circulation des poids-lourds, notamment sur le réseau autoroutier, et les nuisances associées ;
- une demande de réalisation d'aménagements paysagers ;
- un questionnement sur les conséquences de l'implantation de cette plateforme sur la valeur des terrains et habitations aux abords du terminal.

La création d'une route pour poids lourds a été évoquée, sans précision sur sa localisation. L'accès au terminal de transbordement est prévu, depuis l'autoroute A1 à partir de l'échangeur dédié à la plateforme multimodale Delta 3 et il n'est pas prévu de réaliser dans le cadre du projet des aménagements particuliers sur le réseau routier existant.

4.2.1.7. Le déroulement de l'enquête portant sur le projet de plateforme de Dourges.

Pour cette seconde enquête ne concernant que les 25 communes initialement omises lors de la 1^{ère} enquête et toutes situées en région parisienne, le public n'a que fort peu abordé le projet de la plateforme de Dourges de sorte qu'à l'issue **d'une enquête publique unique ayant duré 31 jours, il apparaît que :**

- la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- un contrôle de cet affichage a été réalisé avant l'enquête, pendant l'enquête et à la fin de l'enquête par la société Publilégal et par constats d'huissier,
- les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et dans des journaux régionaux paraissant dans les 5 départements concernés par l'enquête plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,
- les dossiers relatifs aux 3 déclarations de projet et à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ainsi qu'un registre d'enquête publique unique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des 25 communes traversées par cette autoroute ferroviaire atlantique initialement omises et dans les 5 préfectures d'appartenance de ces communes,
- 2 des 7 membres de la commission d'enquête ont tenu les 12 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête pour recevoir le public dans 6 des 25 communes concernées,
- les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont été intégralement respectés,
- les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique unique,
- il est apparu cependant que malgré le déroulement de cette seconde enquête en période estivale, la fréquentation du public a été assez soutenue ;
- s'agissant plus spécialement du projet de plateforme de transbordement de Dourges, il n'a pas été recueilli d'observations spécifiques déposés sur les registres mis en place ou de courriers et courriels adressés à la commission d'enquête.

La commission d'enquête considère donc que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée

4.2.2. Conclusions sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Dourges

4.2.2.1. Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Dourges.

Compte tenu des conditions de déroulement de cette enquête portant sur les travaux envisagés sur la plateforme de Dourges relatées au paragraphe 4.2.1.7 ci-dessus, **la commission d'enquête considère que la procédure a été respectée.**

4.2.2.2. Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Dourges.

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à cette déclaration de projet, **la commission d'enquête considère que cette seconde enquête ne remet pas en cause les conclusions dégagées lors de la première enquête, et :**

Estime que ce projet :

- sera réalisé sur un terrain parfaitement identifié et contigu à la plateforme

Delta 3 actuelle,

- bénéficiera d'un terrain d'accueil déjà viabilisé, car la route assurant sa future desserte existe déjà,
- sera isolé par rapport aux habitations existantes, ce qui garantira un fonctionnement harmonieux sans nuisances excessives, notamment sonores,
- tient compte des principales critiques apportées en matière de transport de matières dangereuses en interdisant le transport des matières les plus sensibles et en limitant le tonnage de celles qui seront transportées,
- ne devrait pas avoir d'influence sur la dépréciation des biens, compte tenu notamment de son éloignement des zones d'habitation,
- devrait avoir sur la faune et la flore un impact très limité pendant la phase de travaux et négligeable en phase d'exploitation.

Recommande cependant :

- que pendant la phase des travaux les mesures spécifiques visant à préserver la nappe décrites au paragraphe 4.2.1.8 soient intégralement prises en compte.

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres considère que l'opération envisagée est d'intérêt général et donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration de projet nécessaire à la réalisation des travaux sur la plateforme multimodale de transbordement de Dourges.

A Nogent sur Marne le 27 août 2014

La commission d'enquête

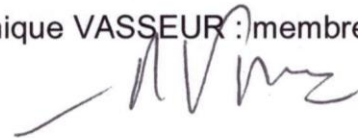
Jean Pierre CHAULET : président



André LE MORVAN : membre



Dominique VASSEUR : membre



Michel BADAIRE : membre



Pierre DOLLE : membre



Hervé REDONDO : membre



Jacques LISSALDE : membre



43

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LA
DECLARATION DE PROJET
PORTANT SUR L'INTERET
GENERAL DU TERMINAL DE
TRANSBORDEMENT DE TARNOS**

4.3.1. Avis sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Tarnos

4.3.1.1. Préambule.

Dans le cas d'espèce, l'enquête préalable à la déclaration de projet a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés sur la plateforme de Tarnos présentent un caractère d'intérêt général.

Si la procédure est menée à son terme, cette enquête devrait aboutir à une déclaration de projet prise par le préfet des Landes.

4.3.1.2. Le projet soumis à enquête.

L'autoroute ferroviaire Atlantique devrait permettre d'assurer le transit d'une partie des camions entre l'Europe du sud et l'Europe du nord, en connexion avec les grands corridors de fret du nord de l'Europe.

« Le service pourra être prolongé vers l'Espagne lorsque les infrastructures ferroviaires espagnoles concernées auront été adaptées à l'écartement standard des rails en Europe.

L'autoroute ferroviaire Atlantique traverse la France du nord au sud-ouest :

- *un terminal de transbordement est localisé à Dourges (département du Pas de Calais) ;*
- *un terminal de transbordement est situé à Tarnos (département des Landes) ;*
- *entre ces deux terminaux, les trains utilisent le réseau ferré national existant.*

Selon les maîtres d'ouvrage, les principaux enjeux se trouvent au niveau des deux terminaux de transbordement, à Dourges et à Tarnos ».

4.3.1.3. Les objectifs du projet.

Les objectifs annoncés du service d'autoroute ferroviaire Atlantique sont les suivants :

- « • *accompagner la croissance des besoins de transport de marchandises ;*
- *offrir au fret ferroviaire un lien direct entre le nord de l'Europe, la France et l'Espagne et accéder à un marché de 950 000 semi-remorques/an en 2015 et 1,1 millions semi-remorques /an en 2023 transitant par la route ;*
- *rééquilibrer les flux de marchandises sur l'axe Atlantique et désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité ;*
- *optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;*
- *améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;*
- *réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité ».*

4.3.1.4. Rôle de la plateforme de transbordement de Tarnos.

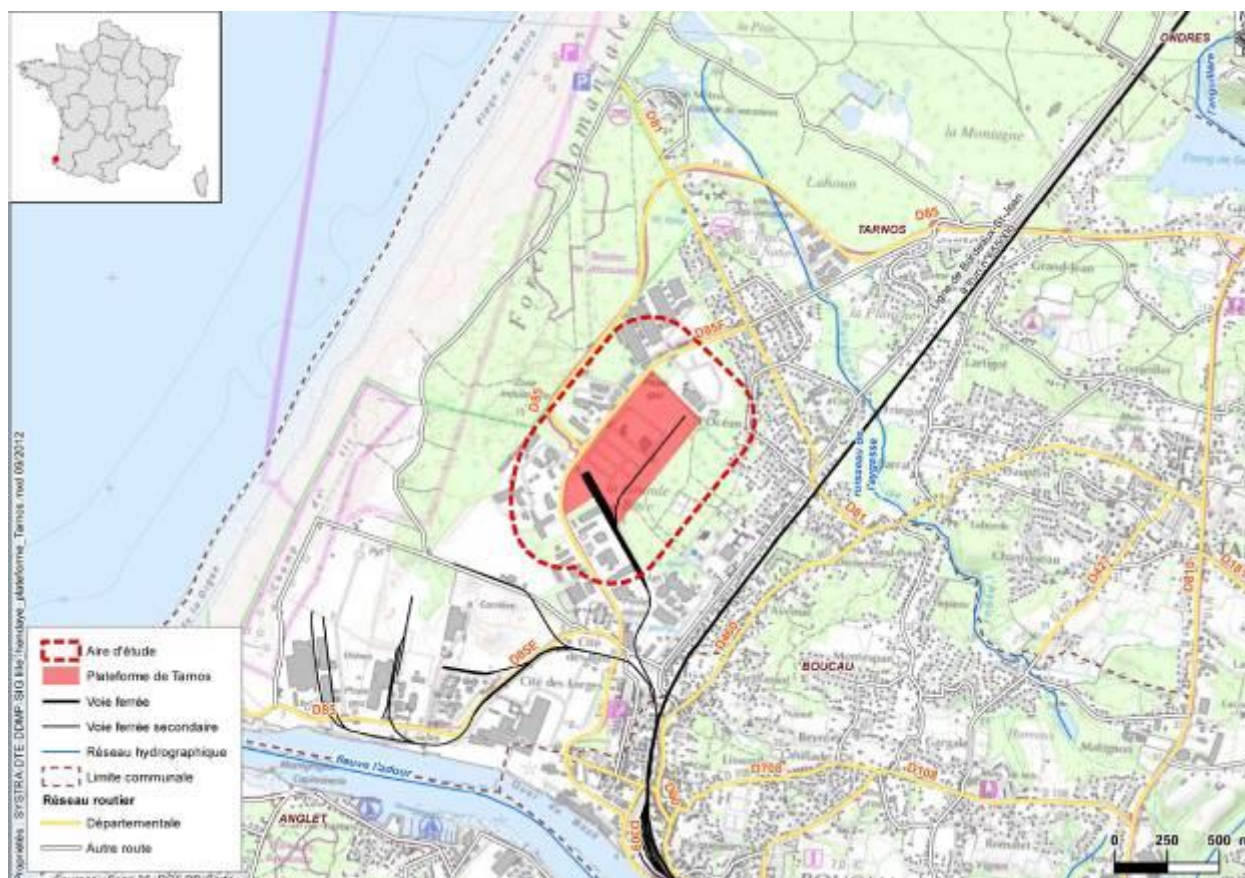
Deux plateformes de transbordement seront aménagées au démarrage du service d'autoroute ferroviaire, sur les sites de Tarnos (au nord de Bayonne) et de Dourges (Pas-de-Calais) près de Lille. Elles serviront au chargement et au déchargement des remorques des camions.

Ces plateformes seront composées :

- d'un espace de contrôle des véhicules routiers, en entrée et sortie du terminal.
- d'une zone de contrôle gabarit (vérification du respect des contraintes gabarits des semi-remorques).
- d'une zone de transbordement ou de manutention.
- d'aires dévolues à la circulation routière. Les voies de circulation routière à double sens contourneront la voie de transbordement et comportent deux ronds-points.
- d'un atelier pour le petit entretien et les réparations courantes des semi-remorques et des tracteurs jockeys.
- d'espaces de stationnement de plus de 12 heures sécurisés.
- d'un espace dédié aux personnels et visiteurs, avec un accès séparé de celui des utilisateurs du service.

Le terminal de Tarnos sera implanté sur la commune de Tarnos dans le département des Landes, à l'extrémité d'un embranchement ferroviaire arrivant de Bayonne, en rive Nord du fleuve Adour, à proximité de la zone industrialo-portuaire de Bayonne-Tarnos.

Le site se situe au 36, avenue du 1er mai.



Localisation de la plateforme de Tarnos

Il occupera une dizaine des 25 hectares du site, actuellement dédié à une activité de transport et de logistique de véhicules neufs (stockage, préparation et distribution de voitures par voie routière et ferroviaire).

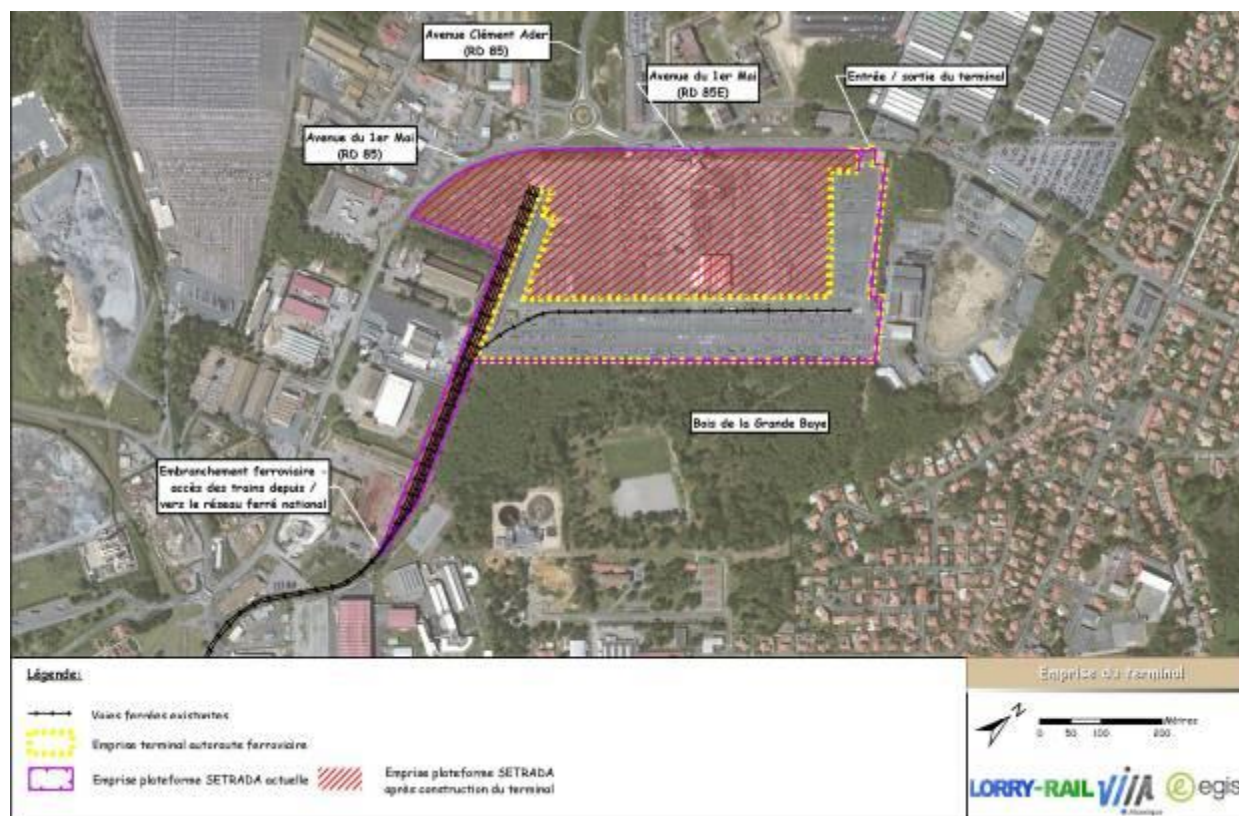
Le site est situé à six kilomètres de l'autoroute A63 et de l'échangeur d'Ondres. L'accès routier est direct via la route départementale n°85 (RD85) qui a en effet été aménagée pour contourner la ville de Tarnos et desservir la zone d'activité. Elle a été

mise au gabarit d'accueil des poids lourds à partir de l'échangeur d'Ondres pour la desserte de la zone industrialo-portuaire, il y a une dizaine d'années.

Le site est desservi par un rond-point calibré pour les poids lourds.

En termes d'accès ferroviaire, le site est accessible par un embranchement ferroviaire situé coté voie 2 de la ligne Bordeaux-Hendaye, à environ quatre kilomètres au nord de la gare de Bayonne et raccordé au faisceau de Boucau.

Outre les aménagements vus au chapitre 4.1 précédent, le terminal de Tarnos accueillera un atelier de réparation et de maintenance des wagons et des locomotives. Il sera constitué de deux voies ferrées d'accès, de l'atelier lui-même (2 500 m²), de deux voies ferrées sur fosse d'une capacité de deux wagons chacune, d'un local bureau, d'un local réfectoire/sanitaires, d'une aire de stockage des pièces et d'un accès routier.



Plan du projet de terminal ferroviaire de Tarnos.

4.3.1.5. Les enjeux identifiés sur la plateforme de Tarnos.

Les enjeux, qui ont été mis en évidence dans le cadre de ce projet sont les suivants :

- **enjeux « nuls »** : géologie, climat, captages AEP, risque inondation, effondrement, site classé/inscrit, archéologie.
- **enjeux faibles** : relief, argiles, cours d'eau, ZNIEFF, zone humide, monument historique, AMVAP/ZPPAUP, loisirs.
- **enjeux « moyens »** : risque sismique, tempêtes NATURA 2000, TVB, SEVESO, projets.
- **enjeux « forts »** : nappe souterraine, bâti, infrastructures, projet connu.
- **enjeux « très forts »** : aucun.

4.3.1.6. Le bilan de la concertation menée sur le projet de plateforme de Tarnos

Du 28 octobre 2013 au 9 novembre 2013 et en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme une concertation a été organisée sur le projet de terminal de Tarnos.

4.3.1.6.1. Modalités de la concertation effectuée à Tarnos

La concertation sur Tarnos a été effectuée comme suit :

- publication de l'avis d'ouverture de la concertation sur le site internet de la préfecture des Landes (mise en ligne le 15 octobre 2013) ;
- publication d'une information sur la concertation dans deux journaux locaux : Sud-Ouest (éditions du Pays basque et des Landes) et Les petites affiches landaises, le 19 octobre 2013 ;
- ouverture de la concertation pendant 13 jours (du 28 octobre au 09 novembre 2013 inclus) ;
- ouverture d'une page internet dédiée à la concertation sur le site du concessionnaire pressenti, VIIA, page sur laquelle la plaquette de concertation pouvait être téléchargée ;
- ouverture d'adresses (courriel et postale) permettant une participation de toute personne intéressée ;
- mise à disposition d'un registre accessible aux populations de la commune d'implantation du terminal projeté : à Tarnos, dans la galerie marchande du Centre commercial Océan (entre le 04 et le 09 novembre 2013 inclus) ;
- en complément, diffusion en boîte à lettres de la plaquette de concertation sur la commune de Tarnos, commune d'implantation du projet de terminal.

4.3.1.6.2. Les observations et avis émis sur le projet de plateforme de Tarnos

Les avis et contributions émis par le public sur le projet de terminal à Tarnos ont ainsi été nombreux : **158 avis** ont été recueillis dans le cadre de la concertation.

Le public représente la majeure partie des contributions recueillies. Environ 66% des contributions sont celles de riverains du projet ou d'habitants de Tarnos, Ondres et Boucau.

Environ 22% des contributions sont celles de personnes habitant d'autres communes (par exemple Pau, Bayonne, Labenne, Saint-Martin-de-Seignanx), ou d'autres départements (par exemple Pyrénées Atlantiques, Vendée).

Des avis et observations ont également été émis par des personnes publiques ou représentants de la population. Ces contributeurs sont :

- Monsieur le Maire de Tarnos ;
- la section locale de Tarnos Confédération Syndicale des Familles ;
- la section Hendaye Bayonne du syndicat Sud-Rail.

Lorsque l'on prend en compte les contributions abordant explicitement le principe d'autoroute ferroviaire (indépendamment de l'avis exprimé sur le terminal de Tarnos), la répartition est favorable au principe d'autoroute ferroviaire (65% d'avis pour le principe, 29% d'avis contre et 6% ne se prononçant pas)

On constate donc une majorité de contributions favorables au service d'autoroute ferroviaire avec, toutefois, une opposition certaine de la population locale à l'implantation sur le site de Tarnos.

Les sujets abordés dans les observations et avis émis sont divers. Ils peuvent être regroupés dans les catégories suivantes :

- amélioration des conditions du trafic (auto)routier et de la sécurité grâce au report modal apporté par le projet (31)
- amélioration de l'environnement (bruit, pollution atmosphérique, ...) grâce au report modal apporté par le projet (15)
- crainte relative à l'accès au site sur l'avenue du 1er Mai et conflits d'usage de la voirie avec d'autres entreprises (ex : Turboméca) ou riverains (6)
- dégradation des conditions de circulation et de la sécurité due au trafic routier ou ferroviaire induit par le projet (87)
- dégradation de l'environnement local autour du terminal et de ses accès (Bruit, Pollution atmosphérique) (57)
- craintes quant à localisation du projet de terminal sur la commune de Tarnos (37)
- questionnement sur l'opportunité de situer le projet de Terminal Sud de l'autoroute ferroviaire Atlantique sur la commune de Mouguerre / Centre Européen de Fret (27)
- doutes sur le financement et la rentabilité des autoroutes ferroviaires (13)
- enjeux socio-économiques locaux (8)
- autorisations / Procédures (1)
- tracé de l'autoroute ferroviaire et travaux sur le réseau ferré national (1)
- fonctionnement et exploitation du terminal (1)

4.3.1.7. Le déroulement de l'enquête portant sur le projet de plateforme de Tarnos

Pour cette seconde enquête ne concernant que les 25 communes initialement omises lors de la 1^{ère} enquête et toutes situées en région parisienne, le public n'a que fort peu abordé le projet de la plateforme de Tarnos de sorte qu'à l'issue **d'une enquête publique unique ayant duré 31 jours, il apparaît que :**

- la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- un contrôle de cet affichage a été réalisé avant l'enquête, pendant l'enquête et à la fin de l'enquête par la société Publilégal et par constats d'huissier,
- les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et dans des journaux régionaux paraissant dans les 5 départements concernés par l'enquête plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,
- les dossiers relatifs aux 3 déclarations de projet et à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ainsi qu'un registre d'enquête publique unique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des

25 communes traversées par cette autoroute ferroviaire atlantique initialement omises et dans les 5 préfectures d'appartenance de ces communes,

- 2 des 7 membres de la commission d'enquête ont tenu les 12 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête pour recevoir le public dans 6 des 25 communes concernées,
- les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont été intégralement respectés,
- les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique unique,
- il est apparu cependant que malgré le déroulement de cette seconde enquête en période estivale, la fréquentation du public a été assez soutenue ;
- s'agissant plus spécialement du projet de plateforme de transbordement de Tarnos, il n'a pas été recueilli d'observations spécifiques déposés sur les registres mis en place ou de courriers et courriels adressés à la commission d'enquête.

La commission d'enquête considère donc que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée.

4.3.1.8. L'analyse du projet relatif aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos

L'enquête ne prévoyant pas d'expropriation, la commission d'enquête devra se prononcer sur **l'intérêt général de l'opération**.

Le critère de l'intérêt général d'une opération sur lequel la commission d'enquête doit se prononcer est essentiellement déterminé par les autorités administratives, ce qui signifie qu'il est à la fois variable dans le temps et subjectif et il convient de s'assurer de la présence de ce critère pour savoir si une activité donnée est conduite dans l'intérêt général. C'est donc un critère tenant au but de l'activité plus qu'à son objet.

Il convient également de préciser que la municipalité s'était mobilisée depuis près **de 4 ans** contre ce projet et que le maire de la commune – que le président de la commission d'enquête avait rencontré le mardi 8 avril 2014 accompagné du commissaire enquêteur responsable du secteur 1 – n'avait pas caché son hostilité au projet (Cf. 2^{ème} partie, paragraphe 2.6.2. du présent rapport).

La réunion publique qui s'est tenue le 2 juin 2014, à Tarnos, a également mis en évidence l'opposition, pour diverses raisons, de la population à ce projet (Cf. 2^{ème} partie, paragraphe 2.10.4 du 1^{er} rapport de la commission d'enquête et pièce jointe 17 de ce même rapport).

Pour la 1^{ère} enquête et s'agissant du site de Tarnos RFF, la commission d'enquête avait identifié six thèmes principaux qui correspondaient à l'essentiel des préoccupations exprimées par le public dans les observations déposées sur les registres d'enquête, les courriers envoyés au président de la commission d'enquête et les courriels enregistrés sur le registre électronique mis en ligne sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais, autorité organisatrice de l'enquête.

Ces thèmes ont été développés et commentés dans la 3^{ème} partie du rapport de la commission sur la 1^{ère} enquête auquel il convient de se rapporter.

De l'ensemble des critères justifiant l'intérêt général des travaux à effectuer sur le site de Tarnos, il apparaît que :

1 – S'agissant du choix du site de Tarnos :

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 émis 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.
- 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 justifiée au plan pratique et au plan économique.

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.

2 – S'agissant des nuisances générées par l'augmentation du trafic routier sur les accès au terminal de transbordement de Tarnos

Au-delà de l'opposition de principe d'une partie de la population, un des principaux arguments avancés résidait dans la saturation prévisible des voies d'accès au terminal de Tarnos et dans les nuisances, notamment sonores, qu'engendrerait cette nette augmentation du trafic routier.

- 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 ».

Dans son mémoire en réponse sur la seconde enquête, le Ministère de l'écologie a répondu :

« 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. Ainsi, dans le cadre de sa politique de modernisation des installations de péage, ASF prévoit d'augmenter le nombre de couloirs de la gare de péage d'Ondres dans un délai de 2 ans. ASF confirme que la capacité de cette gare après travaux permettra d'absorber les trafics supplémentaires liés à l'autoroute ferroviaire. »

La commission recommande donc 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 les 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.

VIA 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

- Sur la capacité de la RD 85F (Avenue du 1^{er} 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^{er} 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 ainsi qu'à l'établissement TURBOMECA de TARNOS est de 250 mètres. 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 – S’agissant des nuisances liées au fonctionnement de la future plateforme de Tarnos

- Sur la compatibilité du système d’assainissement des deux plateformes (VIA et SETRADA) avec les dispositions de la loi sur l’eau.

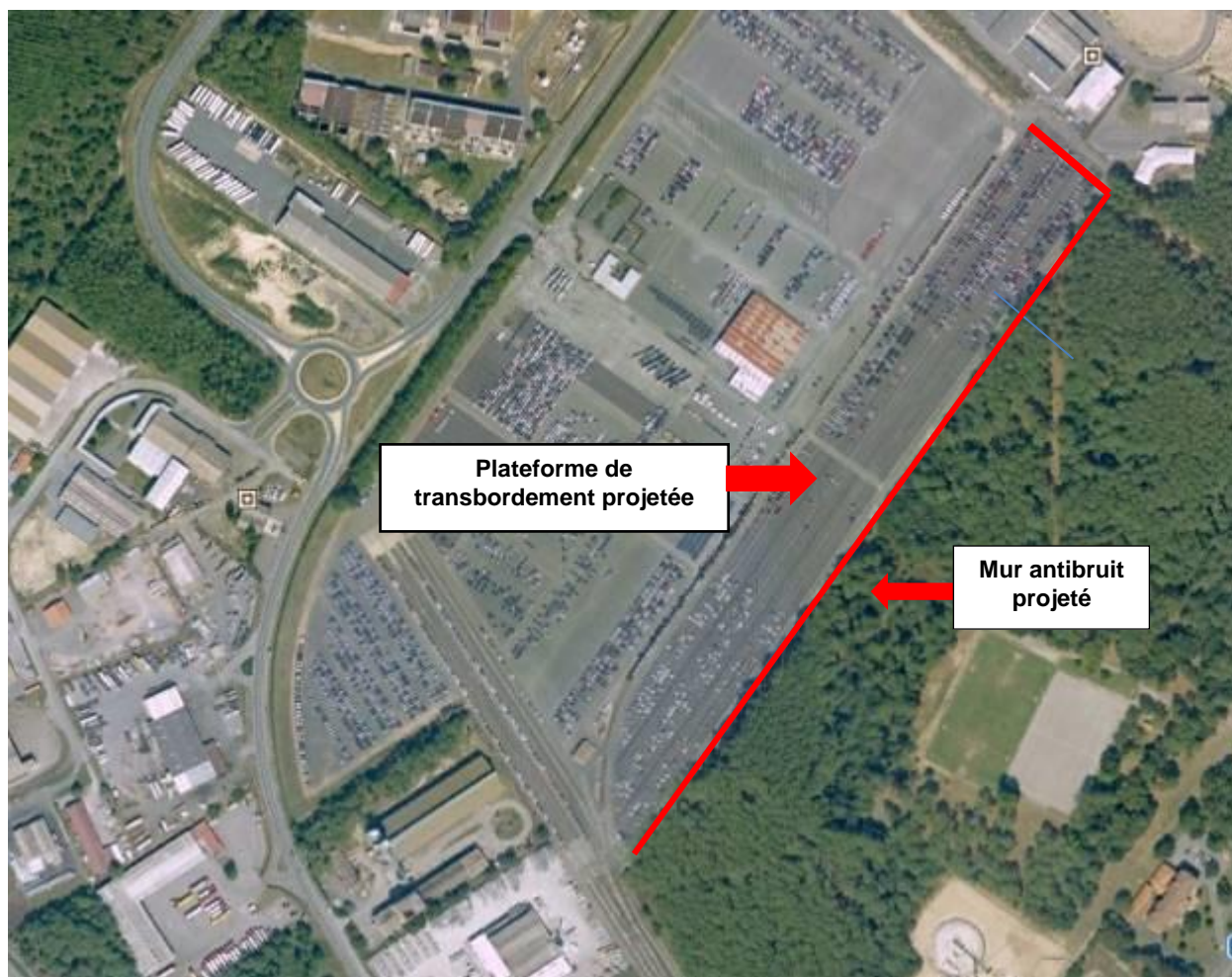
La commission d’enquête estime que l’implantation d’un terminal de transbordement sur le site de la société SETRADA, va modifier sensiblement les systèmes d’assainissement des deux plateformes exploitées par la SETRADA et VIA Atlantique.

En conséquence, 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.

La commission d’enquête estime que le principe de séparation entre la zone industrielle et la zone d’habitat doit être maintenu.

En l’absence d’études plus précises, la commission demande la mise en œuvre d’un mur antibruit en limite de propriété, 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'utilisateur 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 Plans Communaux de Sauvegarde 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.

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.

4 – S'agissant des conflits d'intérêts et/ou d'usages liés à la plateforme de Tarnos

- Sur la « création nette d'emplois »

La commission d'enquête 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 que la création d'un giratoire sur l'avenue du 1^{er} 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 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).

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 donc 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, afin de protéger le quartier de la « Grande BAYE » (Cf. paragraphe 3 ci-dessus).

- 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 (Cf. 3^{ème} partie de ce rapport - thème 3 « Nuisances liées au fonctionnement de la plateforme de Tarnos » dans sa volonté de :

- **poursuite du dialogue avec toutes les parties concernées par ce projet ;**
- **transparence dans la publication des résultats des études relatives aux effets du terminal sur son environnement.**

5 – S'agissant du concept d'autoroute ferroviaire.

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.

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.

4.3.2. Conclusions sur la déclaration de projet de la plateforme de transbordement de Tarnos

4.3.2.1. Sur la forme et la procédure de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos.

Compte tenu des conditions de déroulement de cette enquête portant sur les travaux envisagés sur la plateforme de Tarnos relatées au paragraphe 4.3.1.7 ci-dessus, **la commission d'enquête considère que la procédure a été respectée.**

4.3.2.2. Sur le fond de cette enquête relative aux travaux prévus sur la plateforme de Tarnos.

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à cette déclaration de projet, la commission d'enquête considère que cette seconde enquête ne remet pas en cause les conclusions dégagées lors de la première enquête, et :

Estime que :

- le choix par l'Etat (Ministère de l'Ecologie) du site de Tarnos au lieu du site de Mouguerre examiné par ailleurs, repose sur des fondements techniques incontestables et se trouve donc justifié tant sur le plan pratique qu'économique ;
- 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 notamment), ne sont pas fondées ;
- le caractère complémentaire et équilibré des aides versées par l'Etat aux différents acteurs du transport par rail, constitue une pratique généralisée à tout le transport de marchandises par le rail ;
- s'agissant de la création d'un giratoire sur l'avenue du 1^{er} mai (RD 85F), l'assentiment de principe du président du Conseil Général des Landes mais également celui du directeur du site TURBOMÉCA de Tarnos sont de nature à apaiser les craintes sur le projet CAP 2020 exprimées par le Conseil Municipal de Tarnos dans sa délibération du 3 juin 2014,

Regrette que :

- pour ce projet les 10 « créations nettes d'emplois » prévues pour la traction (SNCF Bayonne) ne constituent pas pour VIIA un engagement formel,

Recommande :

- 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,
- qu'une étude soit conduite pour l'aménagement, sur environ 250 mètres, de la section de RD 85 F entre le giratoire de l'Industrie et le futur giratoire d'entrée à la plateforme de transbordement et à l'établissement TURBOMECA de TARNOS, afin qu'elle puisse supporter le trafic de l'heure de pointe (sortie de l'usine),
- que l'utilisateur de la route puisse être informé du temps de fermeture des barrières des quatre passages à niveau concernés sur le territoire des communes de TARNOS et BOUCAU. Elle préconise donc que ces passages à niveau soient équipés d'un système optique, conforme à la réglementation et asservi à la fermeture des barrières, de type « Compte à rebours » (comme il en existe sur les feux de chantiers routiers),

Attache une importance toute particulière :

- à la demande par l'Etat, dans les meilleurs délais, auprès du concessionnaire (ASF) de la mise à niveau de la gare de péage d'ONDRES,
- à la réalisation par le Conseil Général des Landes 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,

et surtout considère qu'il est essentiel de prendre impérativement en compte toute amélioration susceptible de rendre le projet plus respectueux de l'environnement traversé, et plus socialement acceptable.

EN CONCLUSION la commission d'enquête à l'unanimité de ses membres considère que l'opération envisagée est d'intérêt général et donne un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration de projet nécessaire à la réalisation des travaux sur la plateforme de Tarnos sous les **deux RESERVES** suivantes:

(Si l'une des réserves n'est pas levée par les maîtres d'ouvrage le rapport est réputé défavorable).

RESERVE 1 :

La commission d'enquête estimant 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 demande 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, soit établi et transmis pour instruction au service chargé de la police de l'eau du département des Landes.

RESERVE 2 :

La commission d'enquête estimant indispensable le maintien du principe de séparation entre la zone industrielle et la zone d'habitat demande la mise en

œuvre d'un mur antibruit en limite de propriété de la plateforme exploitée par VIIA Atlantique, afin de protéger le quartier de la « Grande BAYE » et le pôle « Bertin » (suivant le plan indicatif décrit précédemment).

A Nogent sur Marne le 27 août 2014

La commission d'enquête

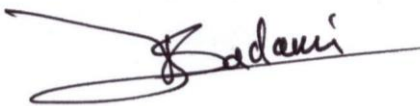
Jean Pierre CHAULET : président



André LE MORVAN : membre



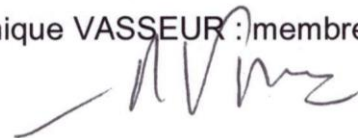
Michel BADAIRE : membre



Hervé REDONDO : membre



Dominique VASSEUR : membre



Pierre DOLLE : membre



Jacques LISSALDE : membre



44

**AVIS ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR
LA MISE EN COMPATIBILITE DU
PLAN LOCAL D'URBANISME DE
LA COMMUNE DE TARNOS**

4.4.1. Avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Tarnos

4.4.1.1. Situation actuelle

La ville de TARNOS est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 février 2005.

Ce PLU a depuis l'objet de plusieurs mises à jour et mises en compatibilité :

- Mise à jour du 19/02/2007 : prise en compte du périmètre de la ZPPAUP des Forges.
- Mise à jour du 19/12/2007 : arrêté inter préfectoral lié à l'élargissement de l'A63.
- Mise en compatibilité du 20 août 2010 (arrêté DUP n°2010-1418) : Travaux de réalisation du projet de contournement du port de Tarnos et emportant modification du PLU de Tarnos.
- Mise à jour du 26/10/2010 : projet de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne.
- Mise à jour du 30 juin 2011 : prise en compte du PPRI.
- Mise à jour en cours : PPRT approuvé le 05/04/2013.

4.4.1.2. Impacts du projet vis-à-vis du rapport de présentation actuelle du PLU

S'agissant du rapport de présentation, il est noté dans le chapitre « Explication des choix retenus pour établir le PADD et délimiter les zones » (p98) que certains secteurs peuvent faire l'objet d'une extension limitée de l'urbanisation comme « le secteur (en zone Uhp1) situé entre la zone industrielle et les constructions édifiées en bordure de la voie ferrée (lieu-dit La Baye), soit entre 1.5 km et 2 km du rivage, qui reste potentiellement disponible. Toutefois, ces terrains communaux abritent actuellement des équipements sportifs et de loisirs. En outre, l'extension de la station d'épuration, prévue à cet endroit limitera d'autant la constructibilité. Pour l'instant, aucun projet n'est envisagé par la commune ».

Le projet du terminal de transbordement de Tarnos ne touche pas les terrains communaux et n'a donc pas d'incidence sur une éventuelle extension limitée de ce secteur. Le rapport de présentation du PLU de Tarnos est donc compatible avec le projet.

4.4.1.3. Impacts du projet vis-à-vis du PADD

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU doivent être cohérentes.

Le PADD du PLU de Tarnos s'articule autour de trois axes déclinés sous forme de thématiques. Seules les thématiques en relation avec le projet d'aménagement du terminal de l'Autoroute ferroviaire sont évoquées ci-après :

- améliorer le fonctionnement urbain en constituant un maillage cohérent de quartiers ;
- désenclaver les quartiers à dominante pavillonnaire ;
- tisser des liens inter quartiers.

La zone Uhp incluse dans la zone d'activités n'est pas citée comme une zone de développement de l'habitat. Les programmes de logements et d'équipements sont prévus dans le centre-ville.

- Pérenniser le cadre de vie communal : en protégeant et valorisant les milieux environnementaux sensibles et les paysages remarquables.

Le secteur compris entre le futur terminal et le lotissement de l'Océan qui est un espace boisé n'est pas cité dans le PADD. Il ne constitue pas un espace naturel de qualité recensé sur la cartographie, mis toutefois un espace tampon entre les zones urbaines (habitat et activités). Rappelons que cet espace ne sera pas touché par le projet du terminal de transbordement.

- Encadrer le développement économique : en intégrant la zone industrialo-portuaire dans la ville.
- Requalifier la zone industrielle.
- Résoudre le conflit d'usage port/tourisme et vie locale.

L'implantation du terminal de transbordement sera conforme avec la chartre environnementale de la zone industrialo-portuaire. La déviation de la RD85 entre le giratoire de la Plaine et celui de la zone industrielle permettra un accès aisé des poids-lourds depuis l'autoroute A63 ou la RN10.

Ainsi, au vu des considérations précédentes, il apparaît que le projet ne remet pas en cause les orientations du PADD

4.4.1.4. Impacts du projet vis-à-vis du rapport des orientations d'aménagement

Le terminal de transbordement ne remet pas en cause le projet de déviation de la RD85 qui permettra de dissocier les usages portuaires de l'activité touristique en créant une voie à usage local à partir du rond-point de l'industrie vers la route du Champ de Tir.

Le projet du terminal de transbordement n'a pas d'emprise au niveau du projet d'aménagement de Tarnos. Au vu des considérations précédentes, le projet est compatible avec l'orientation d'aménagement.

4.4.1.5. Impacts du projet vis-à-vis du rapport des règles d'urbanisme par zone

Les dispositions générales s'appliquent à l'ensemble du territoire de la commune de Tarnos. Aucune interdiction spécifique ne s'applique au projet

Le règlement du zonage Uhp1 n'est pas affecté par la mise en compatibilité. Il est donc inutile de modifier le règlement de cette zone puisque la mise en compatibilité modifie le zonage.

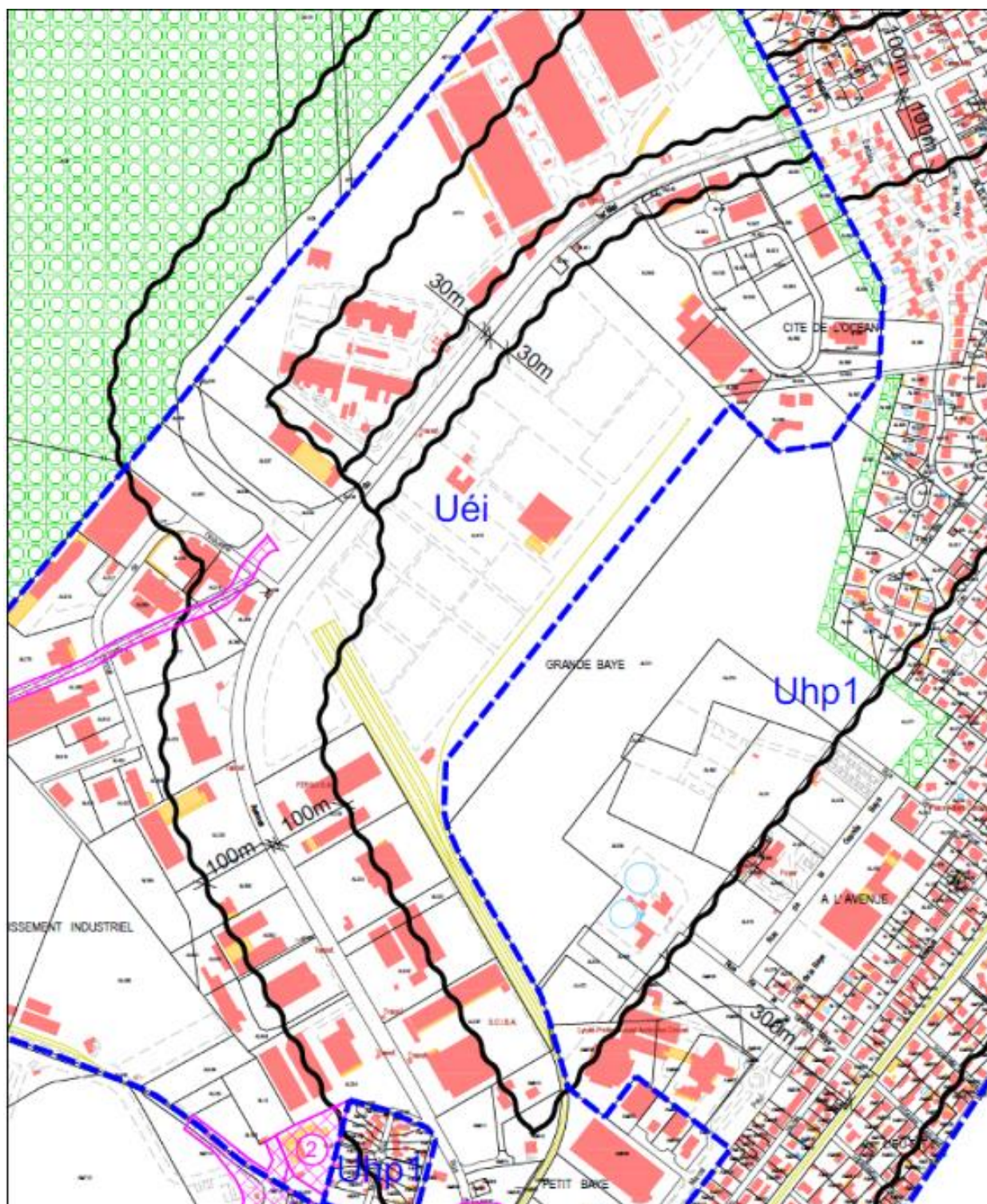
Le règlement de la zone Uei est compatible avec le projet de création de terminal de l'Autoroute ferroviaire atlantique

4.4.1.6. Impacts du projet vis-à-vis des emplacements réservés

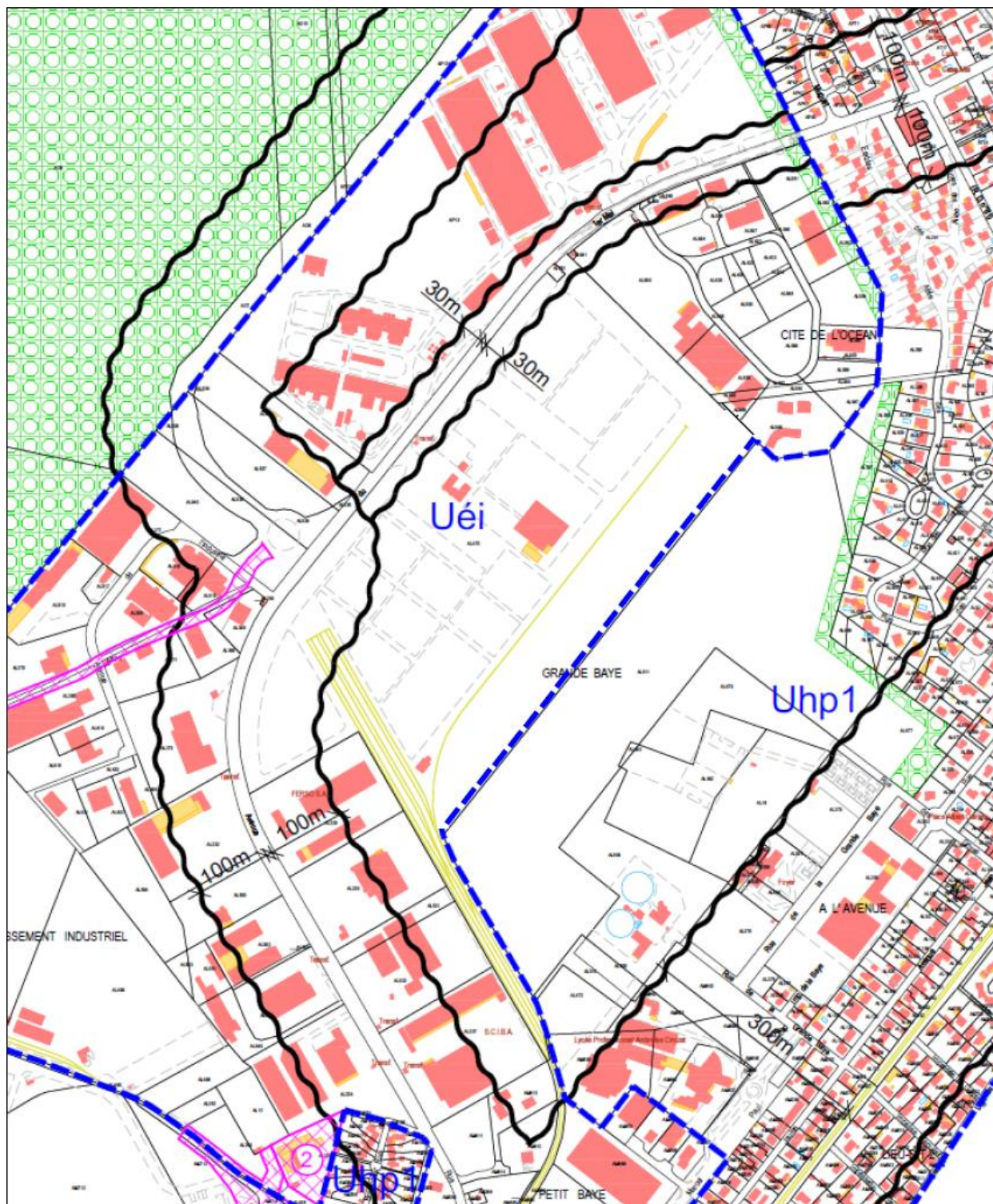
Aucun emplacement réservé n'est inclus sur le terminal de transbordement ni sur l'embranchement ferroviaire et aucun Espace Boisé Classé n'est inclus dans les emprises du projet.

4.4.1.7. Impacts du projet vis-à-vis du plan de zonage

L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de terminal de l'Autoroute ferroviaire atlantique **AVANT** la mise en compatibilité du PLU est le suivant :



L'extrait du document graphique de zonage en vigueur concerné par le projet de terminal de l'Autoroute ferroviaire atlantique **APRES** la mise en compatibilité du PLU est le suivant :



Seule la limite de la zone Uéi est repositionnée en cohérence avec l'activité et l'occupation du sol actuelles et la limite foncière de la plateforme SETRADA

4.4.1.8. Liste récapitulative des pièces à modifier

La modification apportée au PLU de Tarnos se limite donc strictement à permettre la réalisation et le fonctionnement du terminal de l'autoroute ferroviaire atlantique, avec uniquement une modification localisée du plan de zonage, la limite de la zone Uéi étant repositionnée en cohérence avec l'activité et l'occupation du sol actuelles et la limite foncière de la plateforme SETRADA.

La réduction de la zone Uhp1 qui en résulte n'a aucune incidence sur l'environnement : il s'agit d'une partie de la plateforme SETRADA occupée actuellement par un parking de véhicules neufs, des voies de circulation et une voie ferrée, qui recouvre ainsi sa vocation de zone d'activité.

La mise en compatibilité autorisera l'aménagement du terminal de l'autoroute ferroviaire qui n'impactera aucune habitation existante.

Le reclassement d'une faible part de la zone Uhp1 en Uéi réduira potentiellement la surface de cette zone à vocation d'habitat. Cependant, l'impact sur la surface vouée à l'urbanisation résidentielle sera neutre, puisque la partie de la zone Uhp1 comprise entre la zone industrielle et la zone résidentielle existante à l'est, n'est pas vouée à être aménagée ; c'est en effet une simple zone tampon, en partie boisée, réservée aux espaces de loisirs (terrain de sport, promenade, parcours santé ...) et à la station d'épuration.

Le tableau ci-après récapitule les modifications de surface du zonage concerné par la mise en compatibilité en hectares et en pourcentage

	Zones	ha	% par rapport à la surface communale totale
Surfaces actuelles	Zone Uéi	117	4,45%
	Zone Uhp1	Non disponible	/
Surfaces futures	Zone Uéi	120.3	4,58%
	Zone Uhp1	-3,3 ha	/

Du fait de l'absence de modification du règlement des zones, la mise en compatibilité ne permettra pas la réalisation d'autres projets qui ne seraient pas autorisés en l'état du PLU de Tarnos avant mise en compatibilité.

Elle n'affectera pas la conservation des sites Natura 2000 les plus proches, les conditions d'occupation du sol et les effets sur le milieu naturel étant non significatifs et en tout état de cause, similaires à ceux existant aujourd'hui avec la plateforme de véhicules SETRADA.

Elle n'aura aucune incidence négative sur le maintien du caractère boisé de la Grande Baye limitrophe de la nouvelle limite de la zone Uéi.

Les effets du projet du terminal de l'autoroute ferroviaire en lui-même font l'objet d'une analyse dans le cadre de l'étude d'impact globale de l'autoroute ferroviaire, et du mémoire complémentaire à l'étude d'impact, spécifique aux terminaux de transbordement de Tarnos et de Dourges. Les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet y sont présentés.

Les mesures d'évitement, de réduction, ou de compensation des effets négatifs prévues au titre du projet du terminal de l'autoroute ferroviaire devraient confirmer

l'absence d'incidence négative de la mise en compatibilité du PLU de Tarnos.

4.4.2. Conclusions de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité du PLU de Tarnos

4.4.2.1. Sur la forme et la procédure de cette enquête de mise en compatibilité du PLU de Tarnos

Pour cette seconde enquête ne concernant que les 25 communes initialement omises lors de la 1^{ère} enquête et toutes situées en région parisienne, le public n'a que fort peu abordé le projet mise en compatibilité du PLU de Tarnos de sorte qu'à l'issue **d'une enquête publique unique ayant duré 31 jours, il apparaît que :**

- la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,
- un contrôle de cet affichage a été réalisé avant l'enquête, pendant l'enquête et à la fin de l'enquête par la société Publilégal et par constats d'huissier,
- les publications légales dans les journaux ont été faites dans des journaux nationaux plus de 15 jours avant le début de l'enquête et dans des journaux régionaux paraissant dans les 5 départements concernés par l'enquête plus de 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,
- les dossiers relatifs aux 3 déclarations de projet et à la mise en compatibilité du PLU de Tarnos ainsi qu'un registre d'enquête publique unique ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans les mairies des 25 communes traversées par cette autoroute ferroviaire atlantique initialement omises et dans les 5 préfectures d'appartenance de ces communes,
- 2 des 7 membres de la commission d'enquête ont tenu les 12 permanences prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête pour recevoir le public dans 6 des 25 communes concernées par cette seconde enquête,
- les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé cette enquête publique unique ont été intégralement respectés,
- les commissaires enquêteurs n'ont à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête publique unique,
- il est apparu cependant que malgré le déroulement de cette seconde enquête en période estivale, la fréquentation du public a été assez soutenue dans les 25 communes impactées ;
- s'agissant plus spécialement du projet de mise en compatibilité du PLU de Tarnos, il n'a pas été recueilli d'observations spécifiques déposés sur les registres mis en place ou de courriers et courriels adressés à la commission d'enquête,
- les frais de mise en compatibilité du PLU de Tarnos incombent à la commune de Tarnos.

La commission d'enquête considère donc que la procédure relative au déroulement de cette enquête a été respectée.

4.4.2.2. Sur le fond de cette enquête de mise en compatibilité du PLU de Tarnos

Sur le fond de cette enquête la commission d'enquête ne voit aucune raison de modifier l'avis exprimé lors de la 1^{ère} enquête et à l'unanimité de ses

membres donne un **AVIS FAVORABLE** à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Tarnos selon les modalités décrites dans le dossier mis à l'enquête publique et résumées dans le paragraphe 4.4.2.1 ci-dessus, sous la **RESERVE** suivante :

(Si la réserve n'est pas levée par les maîtres d'ouvrage le rapport est réputé défavorable).

La commission d'enquête demande que les frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Tarnos soient pris en charge par VIIA et qu'un courrier, en ce sens, soit envoyé au maire de la commune pour confirmer cet engagement

A Nogent sur Marne le 27 août 2014

La commission d'enquête

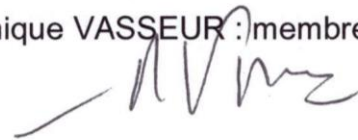
Jean Pierre CHAULET : président



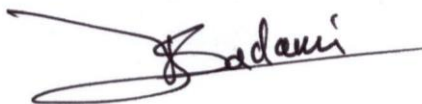
André LE MORVAN : membre



Dominique VASSEUR : membre



Michel BADAIRE : membre



Pierre DOLLE : membre



Hervé REDONDO : membre



Jacques LISSALDE : membre

