

Projet d'autoroute ferroviaire Atlantique

**Registre électronique :
observations émises**

Envoyé le: lundi 23 juin 2014 15:08:57

Nom : RICHAUD

Prénom : Christian

Département de résidence : 93

Ville de résidence : NEUILLY-SUR-MARNE

Avis :

Pour dix trains par jour au maximum sur la traversée de la marne ,RFF réalise des interventions sur les voies (remblayage de balast au moins une fois par mois).Si cette circulation augmente en intensité que comptez vous faire?.Il ne faut pas sortir de polytechnique pour deviner que les accacias énormes car pas entretenus représentent un poids non négligeable pour être une des raisons de déstabilisation des balasts.Pourquoi sinon RFF est intervenue pour élaguer ces arbres le long des traversées de pont et le long des voies communales.Habitant le long de la voie ferrée,je veux bien accepter certains inconvénients normaux mais pas le risque d'avoir un train dans le jardin.Pour ce qui est des arbres qui sont une gêne à la vue sur le ciel après un courrier resté sans réponse j'ai résolu le problème en entretenant sans risque pour les trains la proximité du jardin mitoyen sans demander de frais d'intervention.

Merci de me rassurer sur le devenir de l'entretien de cette voie ferrée promise à un avenir que j'approuve étant aussi un utilisateur des autoroutes nord /sud encombrés par des doubles files de camions sur des centaines de kilomètres

C.Richaud cadre retraité après 20 ans en hygiène ,sécurité environnement analyse de risque d'une usine de fabrication de produits chimiques à usage pharmaceutique en val de marne.

Envoyé le: lundi 23 juin 2014 15:09:02

Nom : RICHAUD

Prénom : Christian

Département de résidence : 93

Ville de résidence : NEUILLY-SUR-MARNE

Avis :

Pour dix trains par jour au maximum sur la traversée de la marne ,RFF réalise des interventions sur les voies (remblayage de balast au moins une fois par mois).Si cette circulation augmente en intensité que comptez vous faire?.Il ne faut pas sortir de polytechnique pour deviner que les accacias énormes car pas entretenus représentent un poids non négligeable pour être une des raisons de déstabilisation des balasts.Pourquoi sinon RFF est intervenue pour élaguer ces arbres le long des traversées de pont et le long des voies communales.Habitant le long de la voie ferrée,je veux bien accepter certains inconvénients normaux mais pas le risque d'avoir un train dans le jardin.Pour ce qui est des arbres qui sont une gêne à la vue sur le ciel après un courrier resté sans réponse j'ai résolu le problème en entretenant sans risque pour les trains la proximité du jardin mitoyen sans demander de frais d'intervention..

Merci de me rassurer sur le devenir de l'entretien de cette voie ferrée promise à un avenir que j'approuve étant aussi un utilisateur des autoroutes nord /sud encombrés par des doubles files de camions sur des centaines de kilomètres

C.Richaud cadre retraité après 20 ans en hygiène ,sécurité environnement analyse de risque d'une usine de fabrication de produits chimiques à usage pharmaceutique en val de marne.

Envoyé le: lundi 23 juin 2014 17:03:57

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : BRY-SUR-MARNE

Avis :

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 anti-bruit 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.

Cdt

Envoyé le: lundi 23 juin 2014 17:36:53

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 91

Ville de résidence : SAINT-MICHEL-SUR-ORGE

Avis :

S'il semble intéressant parce qu'il vise à désengorger l'axe routier nord/sud, et à diminuer la pollution et les risques d'accident, ce projet n'en pose pas moins des questions restées sans réponse à ce jour :

Comment les riverains seront-ils protégés des nuisances (bruit, vibrations, d'autant plus sensibles qu'ils seront nocturnes) ?

Quid des conséquences sur le trafic ferroviaire transilien, déjà saturé et victime de retards à répétition ? En cas de problème avec un train de fret de nuit, le trafic banlieue sera-t-il (un peu plus encore) retardé ? Qui sera prioritaire ? Les voyageurs, ou le fret ?

Et en cas de transport de produits dangereux, les risques deviennent optimum.

Quelle garantie aurons-nous de la maintenance régulière du réseau (cf. l'accident de Brétigny sur Orge en 2013 - 7 morts pour quelques boulons...).

Ne serait-il pas judicieux de prévoir des voies de contournement des zones à forte densité de population ?

En l'état actuel, je donne un avis défavorable.

Envoyé le: jeudi 26 juin 2014 16:12:23

Nom : LUDET

Prénom : Daniele

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

tout à fait consciente que le trajet par voie ferrée préserve notre environnement mais nous avons déjà notre dose de wagons sur Drancy, de bruit et de risque.
ça suffit trop c'est trop!!!

Envoyé le: vendredi 27 juin 2014 18:12:15

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Viry Chatillon

Avis :

Je suis contre ce projet qui perturbera encore plus le trafic Transilien et je trouve que l'on méprise particulièrement les gens qui prennent tous les jours les transports pour se rendre à leur travail. Ils auront à subir d'autres perturbations liées à ce projet d'autoroute ferroviaire, en plus des retards, des accidents, des pannes, des grèves,....

De plus, les habitants de Viry-Châtillon seront encore plus gênés par les nuisances sonores qu'ils subissent déjà et les risques liés aux transports de produits dangereux.

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

En l'état actuel du tracé proposé, je donne un avis défavorable.

Envoyé le: Dimanche 29 juin 2014 16:51:46

Nom : TERRIBILE

Prénom : Joseph

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux

Avis :

Bonjour

J'habite à 600 m de la gare Nogent le Perreux et déjà on entend les messages d'information sur le quai. L'autoroute ferroviaire est un bonne chose mais il va falloir vivre avec toujours plus de bruit.

Il va donc falloir penser sérieusement à ériger des murs anti bruit quand les trains passent très près des habitations comme c'est le cas en proche région Parisienne

Merci

Envoyé le: Dimanche 29 juin 2014 19:05:19

Nom : HARBULOT

Prénom : Nicolas

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevieres sur Marne

Avis :

Madame, Monsieur,

Je n'approuverai en aucun le projet VIIA, pour les raisons suivantes, et avant toutes explications, notre pavillon se trouve à 80 mètres de la voie ferré, Les nuisances sonores sont déjà trop nombreuse, de plus cette voie ferré est installée sur les coteaux de Chennevieres sur Marne, notre pavillon se situe juste en bas de ce dernier, ce qui produit des affaissements, mais également de la résonance lors du passage des trains, cela se perçoit au niveau des structures de la maison(fissure et tremblements entre autre).

Donc l'ajout de 4 Trains supplémentaire par jour, et de plus d'une longueur de 750m(41 wagons) va avoir un impact significatif sur la qualité de vie des riverains, mais également sur nos biens, que nous souhaitons conserver en l'état et ne pas subir plus de désagrément qui engendrera un impact économique !!!

C'est un NON catégorique

Cordialement

Mr HARBULOT

Envoyé le: Dimanche 29 juin 2014 22:44:04

Nom : BOGUCKI

Prénom : Ne

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux sur Marne

Avis :

oui pour une autoroute ferroviaire
non aux nuisances sonores : construction d'un mur antibruit

Envoyé le: Lundi 30 juin 2014 10:10:01

Nom : KRASNIQI

Prénom : Abidin

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux sur Marne

Avis :

Pleinement engagé dans de nombreux combats écologiques, j'approuve sans réserves le développement du fret ferroviaire au détriment du transport routier de marchandises. Néanmoins, habitant Le Perreux sur Marne, à proximité immédiate de la voie de chemin de fer, je voudrais attirer l'attention sur deux points :

- Qu'en est-il des mesures qui seront prises pour lutter contre le bruit ? Le passage des convois de fret, même si peu nombreux pour le moment, génère néanmoins un bruit bien plus important que celui des RER ou Transiliens P. Bien que habitant dans un immeuble neuf, très bien isolé, et à plusieurs dizaines de mètres de la voie ferrée, le bruit r'este une nuisance. Si ce projet voit le jour, il me semble nécessaire d'installer des murs anti-bruit.

- Le réseau actuel n'est-il pas surchargé ? Quelles seront les conséquences à moyen / long terme sur la circulation des trains de passagers ? Sur le matériel ? Ne risque-t-on pas de déshabiller Paul pour habiller Pierre en faisant emprunter les voies Transilien / RER au fret ?

Merci de tenir compte de ces questionnements importants.

Envoyé le: Lundi 30 juin 2014 10:57:29

Nom : KRASNIQI

Prénom : Abidin

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux sur Marne

Avis :

Pleinement engagé dans de nombreux combats écologiques, j'approuve sans réserves le développement du fret ferroviaire au détriment du transport routier de marchandises. Néanmoins, habitant Le Perreux sur Marne, à proximité immédiate de la voie de chemin de fer, je voudrais attirer l'attention sur deux points :

- Qu'en est-il des mesures qui seront prises pour lutter contre le bruit ? Le passage des convois de fret, même si peu nombreux pour le moment, génère néanmoins un bruit bien plus important que celui des RER ou Transiliens P. Bien que habitant dans un immeuble neuf, très bien isolé, et à plusieurs dizaines de mètres de la voie ferrée, le bruit r'este une nuisance. Si ce projet voit le jour, il me semble nécessaire d'installer des murs anti-bruit.

- Le réseau actuel n'est-il pas surchargé ? Quelles seront les conséquences à moyen / long terme sur la circulation des trains de passagers ? Sur le matériel ? Ne risque-t-on pas de déshabiller Paul pour habiller Pierre en faisant emprunter les voies Transilien / RER au fret ?

Merci de tenir compte de ces questionnements importants.

Envoyé le: Lundi 30 juin 2014 12:17:17

Nom : MORVAN

Prénom : Perrine

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Villemoisson sur Orge

Avis :

Bonjour,

J'habite villemoisson sur orge et je suis très inquiète vis à vis du projet d'autoroute ferroviaire qui passera par l'île de France.

En effet, la ligne du RER C, que j'utilise quotidiennement pour me rendre sur mon lieu de travail à Paris, est à 200m de ma maison.

La nuit, on peut déjà entendre des trains passer alors, je me dis qu'avec une autoroute ferroviaire mon sommeil et celui de mes enfants va être perturbé par le passage de 8 trains de 1km de long (surement bruyants) qui passeront chaque nuit en plus des autres trains?

Je me pose aussi la question de la pertinence d'un tel trajet alors qu'aujourd'hui les incidents sont fréquents sur le RER C, et qu'il ya moins dun an l'accident de Bretigny à fait 6 morts !!!

En plus, j'apprends par le biais de plusieurs blog qu'il risque d'y avoir sur ces trains des déchets nucléaires et autres produits toxiques. Qu'avez-vous prévu en cas d'accident. Les produits dangereux seront-il dans mon jardin ?

Pourquoi prendre le risque de faire une autoroute ferroviaire en milieu hautement urbanisé alors qu'il y a de nombreux champs en bordure de l'île de France ?

En espérant, qu'à l'issue de cette enquête, les réponses que formulera la SNCF et sa filiale VITA Atlantique seront sources d'apaisement pour moi et pour tout les franciliens...

Envoyé le: Lundi 30 juin 2014 17:37:58

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux

Avis :

Il faudra absolument des murs anti bruit sur toute la partie aérienne de la voie voire une couverture totale de la voie

Envoyé le: Mardi 1^{er} juillet 2014 07:24:44

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Vigneux sur Seine

Avis :

Sur l'objet du projet : ce projet semble de premier abord positif puisqu'il va dans le sens du Grenelle de l'environnement et permettrait de soulager les autoroutes, encombrées de camions. Cependant, je constate après lecture de l'étude faite sur ce projet que bien des zones d'ombre subsistent, ne permettant pas de se sentir en confiance avec le projet.

Pollution : le fait que les motrices qui véhiculeront ces wagons fonctionnent au diesel rajoutera de la pollution sur tout le long du parcours de cette autoroute ferroviaire Atlantique, en particulier dans nos communes franciliennes, déjà bien polluées.

Sud de l'Ile de France et plateau intermédiaire de transbordement : le projet est flou sur un éventuel plateau de transbordement au sud de l'Ile de France. Où est-il prévu ?! Lorsque je vois à quel point les routes de Juvisy à Villeneuve Saint Georges sont déjà bouchées quotidiennement, sans oublier qu'à ce niveau seuls 2 ponts existent (Juvisy et Villeneuve Saint Georges) et que l'un d'eux est un vrai noeud routier (Villeneuve Saint Georges) créant des bouchons inextricables à longueur de journée, comment imaginer un plateau de transbordement au Sud de l'Ile de France ?!!! Nous n'arrivons déjà pas à circuler à ce jour, comment des camions pourraient-ils s'ajouter au trafic quotidien sans créer de nouvelles nuisances ? Le projet a évoqué un moment ce plateau à Brétigny, vu la pression immobilière dans cette ville, sur quel espace serait pris le plateau de transbordement sud-francilien ?! Je suis personnellement fortement défavorable à la création d'un plateau intermédiaire entre Tarnos et Dourges, ou alors qu'il soit placé plus loin au sud ou au Nord de l'Ile de France, dans une zone dégagée, accessible par autoroute et hors zone agricole ou zone protégée pour des raisons environnementales. Par ailleurs, je crains que s'il existe, ce plateau de transbordement intermédiaire serve de moyen supplémentaire pour les immigrants clandestins de se glisser parmi les semi-remorques pour rejoindre le Pas de Calais dans l'éventualité d'un passage en Grande-Bretagne. Une nouvelle porte d'entrée serait créée, amenant avec elle des problèmes d'insalubrité, de santé, que connaissent les villes du Nord touchées par ce problème migratoire.

Trafic sur le RER C : j'emprunte quotidiennement le RER C, et cette ligne manque déjà d'entretien et de rotations de trains de passagers : des travaux sont en cours pour plusieurs années, et le trafic

perturbé jusqu'en novembre 2014 par différentes séries de travaux sur les voies. Des trains ont été supprimés pour réaliser ces travaux, malgré la saturation réelle de cette ligne : il n'est parfois pas possible de mettre un pied dans un RER entre les stations de Juvisy et Bibliothèque François Mitterrand, alors imaginer que des travaux supplémentaires de mise en conformité des quais pour faire passer les trains de l'autoroute ferroviaire Atlantique vont venir perturber davantage le trafic passager, que des trains de fret vont s'ajouter ensuite au trafic passager, comment croire que les franciliens ne seront pas touchés par ce trafic supplémentaire qui s'ajoute au trafic quotidien ? Je crains pour la régularité et même le maintien du trafic passager actuel, qui devrait déjà s'accroître vu les besoins que les travailleurs ont de pouvoir gagner Paris chaque jour.

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 oeil 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.

Qualité de vie des communes environnantes : je m'étonne du peu de visibilité donné à l'enquête publique sur la commune de Vigneux sur Seine dans laquelle je réside. Ce projet a pourtant énormément d'impact sur la vie de ses habitants : pollution supplémentaire du fait des motrices diesel, trafic des trains passager perturbé (la ligne du RER D passant à Vigneux sur Seine étant en connexion avec celle du RER C à Juvisy, soit à une station de distance, occasionne déjà de nombreux retards ou suppressions de trains), risque pour le trafic routier déjà saturé de voir s'ajouter des camions qui rejoindraient le plateau de transbordement intermédiaire "sud-francilien" (reste toujours à savoir où ?!), nuisances sonores dues au passage des trains de fret de l'autoroute ferroviaire Atlantique (les murs anti-bruit ne résolvent pas tout !), nuisances pour les riverains et leurs habitations situées à proximité de voies du fait des vibrations (qui prendra en charge les fissures qui vont se faire sur la voirie et sur les habitations : les communes ?! Les habitants ?!...).

Environnement : comment imaginer que des trains de plus d'un kilomètre de long ne perturberont pas l'équilibre des zones protégées qu'ils vont traverser ? Des murs anti-bruit, anti-franchissement et des passages pour animaux sauvages sont-ils prévus ? Avez-vous prévu de ne pas couper les animaux de leur point d'alimentation ou d'eau ? Ne pas oublier le volet "environnemental" du projet.

En conséquence, j'estime que si le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est en soi un projet intéressant, je suis contre le fait de faire circuler ces trains de fret sur le réseau francilien qui est déjà saturé, et, pour des raisons de sécurité pour les passagers et habitants des communes franciliennes, suis favorable à changer l'itinéraire pour qu'il passe bien plus au large de la région parisienne et évite l'Île de France. Je suis contre un plateau de transbordement intermédiaire qui ne ferait qu'ajouter des problèmes supplémentaires : poussons le projet jusqu'au bout puisqu'il doit servir à véhiculer les biens et denrées entre l'Europe du Sud et celle du Nord : que les trains entre Tarnos et Dourges soient sans arrêt durant leur parcours.

Merci pour votre écoute bienveillante de cet avis.

Envoyé le: Mardi 1^{er} juillet 2014 07:24:44

Nom : GAULIER

Prénom : François

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux sur Marne

Avis :

Bonjour,

J'habite rue du bel air au Perreux sur Marne, à 50m de la ligne RER E allant de Villers-sur-Marne à Haussmann-Saint Lazare; l'arrivée de cette autoroute ferroviaire Atlantique nous inquiète surtout par le bruit occasionné par le passage de ces nouveaux convois de 1km de long .

Actuellement, nous sommes déjà largement impactés par cette ligne utilisée pour le transport des passagers du RER, des trains grandes lignes et des transports de fret; cette autoroute ferroviaire va bien sur ajouter encore plus de bruit; c'est une évidence et il n'y a pas besoin de faire d'étude pour comprendre ce fait, mais de combien?

Vous nous dites dans vos études qu'il n'y aura pas plus de 0,9db de bruit par rapport a ce que l'on a déjà actuellement. 0,9db cela représente 23% de plus de bruit par rapport à ce que nous vivons déjà au jour le jour, comme de nuit. Les décibels sont des unités trompeuses et l'étude surement théorique, sera-t-elle le reflet de la réalité? Avez-vous déjà fait des mesures in situ ?des mesures concrètes de bruit ont-elles déjà été faites sur notre commune?

Nous, habitants de la rue du Bel air, de la rue de Nancy, de la rue des Thillards, Charles Ollier ou l'avenue Ledru Rollin et d'autres rues proches de la Gare de Nogent ou du Perreux, nous serions peut-être surpris du paysage sonore dans lequel nous vivons.

Sur la commune du Perreux sur Marne, des projets de murs antibruit avaient été évoqués il y a longtemps; pour notre santé, nous vous demandons impérativement de prendre en compte ce bruit supplémentaire qui est loin d'être négligeable et sera encore plus insupportable avec cette nouvelle autoroute ferroviaire Atlantique.

Les techniciens ont des solutions; nous vous demandons de prendre en compte notre demande de construction de murs antibruit, voir de couverture des sections de train en milieu urbain.

Nous ne sommes pas contre cette autoroute mais il faudrait sur un tel projet diminuer le bruit et non pas en ajouter encore. La technique ferroviaire que la France maîtrise si bien doit être au service des usagers bien sur mais aussi des riverains.

Trouvons des solutions pour baisser les nuisances sonores, pas pour en ajouter.

En vous remerciant d'avance de votre aide

François

Envoyé le: Mercredi 2 juillet 2014 14:42:46

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Viry-Chatillon

Avis :

A mon sens, ce projet pose plusieurs problèmes qui restent pour le moment sans réponse:

Problèmes liés aux nuisances sonores. Si rien n'est fait, les nuisances sonores seront amplifiées et plus fréquentes. La nuit cela peut impacter le sommeil des riverains et développer des problèmes de santé dus au manque de sommeil. En journée, cela pourra engendrer de la fatigue, du stress et les maladies qui y sont liées.

Problèmes liés aux matières dangereuses. En cas d'accident, de dysfonctionnement, de fuite, etc, si rien n'est fait, ces matières dangereuses se retrouveront dans des espaces publics. A Viry Chatillon, dans le quartier de Port Aviation, il y a un espace vert à côté des rails. Il y a aussi des écoles en allant vers Juvisy. Il faut imaginer le risque en cas de fuite d'un produit dangereux et qu'un enfant vienne le manipuler... Le risque pour la santé des population est grand.

Problèmes liés au réseau ferré. Le réseau de la ligne C est-il prévu pour un trafic si dense? Qui va payer le prix éventuel de maintenance du réseau? Le risque est de voir de plus en plus d'épisodes similaires à celui de Brétigny.

Problèmes de respect des horaires. Actuellement les retards sont réguliers. Plus le trafic est dense, plus le risque de retards est élevé. En cas de retard qui décidera à qui est donnée la priorité?

Bien qu'il soit nécessaire de désengorger les axes routiers, ce programme soulève trop de points négatifs. Je suis donc hautement défavorable à ce programme

Propositions (j'ignore si elles sont réalistes, certaines sont peut être hautement fantaisistes, mais je les énonce quand même car on ne sait jamais.) :

Nuisances Sonores : Limitation de la vitesse, Mise en place de grandes structures isolantes tout le long des rails, Ouverture des accès maritimes (utiliser le bateau plutôt que le train), Contournement des zones habitées, Mise en place d'un réseau ferré alternatif dédié aux transports de marchandises.

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

Réseau ferré : Mise en place d'un réseau ferré alternatif dédié aux transports de marchandises, Densité des transports de marchandises limitée.

Horaires : Horaires de transports de marchandises limités aux heures creuses. En cas d'incident ou de retard, priorité aux transports de voyageurs. Mise en place d'un réseau ferré alternatif dédié aux transports de marchandises, Densité des transports de marchandises limitée.

Pour conclure, je suis défavorable.

Envoyé le: Jeudi 3 juillet 2014 09:50:58

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevieres Sur Marne

Avis :

Je suis contre le projet.

Envoyé le: Vendredi 4 juillet 2014 21:49:48

Nom : MONIOTTE

Prénom : Marcel

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Noisy Le Grand

Avis :

Riverain de la ligne de chemin de fer sur laquelle ne passent pratiquement que des trains de marchandises, nous subissons déjà beaucoup de nuisances dues au bruit le jour et la nuit car le trafic ne s'arrête pas comme pour les aéroports de Roissy et d'Orly.

Mon domicile est à un peu plus de 100 m à vol d'oiseaux et les fenêtres ouvertes ou dans le jardin on ne s'entend plus. De plus certains trains occasionnent des vibrations à l'intérieur de ma maison.

je pense que l'on doit faire passer ces trains de ferroutages dans une zone moins urbanisée et plus loin de la petite couronne de Paris

Si ce projet devait aboutir, je demande que soit réalisée une protection anti-bruit le long de la voie ferrée car les sons sont encore plus accentués car la voie est située sur un talus de 7 à 8 mètres de hauteur.

Envoyé le: Vendredi 4 juillet 2014 22:44:31

Nom : GONNOT

Prénom : Nicolas

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Juvisy-Sur-Orge

Avis :

Monsieur le Commissaire,

Bien que favorable au projet, je me permets d'attirer votre attention sur les 3 points suivants concernant la ville de Juvisy-sur-Orge :

- Le nuisances sonores et les vibrations lors du passage en gare de Juvisy-sur-Orge. De nombreuses habitations étant situées non loin des voies, il paraît indispensable que toutes les précautions soient prises pour limiter la gêne occasionnée.

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

- L'impact sur le trafic voyageur de la ligne RER C, véritable artère pour le territoire. Celle-ci étant saturée et vieillissante (cf catastrophe de Brétigny), il me paraît indispensable que RFF prenne toutes les mesures pour s'assurer qu'en cas d'incident le trafic jour ne soit pas paralysé et que le passage répété de ces trains ne crée pas un vieillissement prématurée des équipements entraînant des perturbations supplémentaire pour les usagers.

Comptant sur votre écoute,

Nicolas GONNOT
Député suppléant 7ème circonscription de l'Essonne.

Envoyé le: Samedi 5 juillet 2014 10:48:51

Nom : BENKEMOUN

Prénom : James

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Noisy Le Grand

Avis :

Bonjour,

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 renseignée 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 potentiel du trafic.

Or, nulle information sur une autoroute ferroviaire ne nous a été communiquée.

Nous sommes inquiets pour notre qualité de vie (nuisance sonores supplémentaires apportées pour des trains plus longs, plus souvent et plus rapide), notre sécurité (transport de matières dangereuses, risque d'accidents plus élevé), notre patrimoine (perte de la valeur de notre bien, risque de vibrations, fissures, revente impossible ...)

Nous nous sommes rendu à la permanence de la mairie pour consultation du dossier. Aucune information sur le tracée en Ile de France de cette ligne n'y figure.

Conscient que nous devons réduire le trafic des poids lourds sur nos autoroutes, envisager de leur faire traverser nos villes denses va engendrer un autre type de pollution tout aussi néfaste a nos yeux.

Au regard de la non-information autour de ce projet, et des risques pré-cités, nous nous opposons à ce projet en l'état.

Des propositions doivent être faites pour réduire les conséquences d'un tel trafic sur cette ligne (murs anti-bruit, vitesse réduite, horaires), et une étude économique doit être réalisée pour mettre en évidence les impacts des travaux nécessaires sur la ligne existante face à un projet de nouvelle ligne de contournement des zones denses.

Bien cordialement

Envoyé le: Samedi 5 juillet 2014 18:24:27

Nom : BARBELIAN

Prénom : Annie

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevieres Sur Marne

Avis :

Ma maison est situé à 20 m de la ligne ferroviaire, ce qui est déjà l'enfer. Une autoroute ferroviaire est impensable. Sans compter l'énorme moins valus que cela va apporter à ma maison. Je m'OPPOSE FORTEMENT à ce projet!

Envoyé le: Samedi 5 juillet 2014 18:36:36

Nom : BARBELIAN

Prénom : Jean-Claude

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevieres Sur Marne

Avis :

Je dis NON à votre projet. Ma maison est implantée à une vingtaine de maitres de la voie ferrée concernée par cette autoroute ferroviaire, et je n'en supporte déjà plus les nuisances sonores.

M. BABELIAN Jean-Claude

Envoyé le: Samedi 5 juillet 2014 23:50:29

Nom : BAURDIER

Prénom : Véronique

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux Sur Marne

Avis :

Le transport des marchandises par container sur autoroute ferroviaire est sans conteste une avancée environnementale : moins de pollution, moins de camions donc moins de risques d'accidents sur la route et d'encombres routiers

MAIS...

Il FAUT préserver les communes traversées par les voies 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 côtes proches font effet caisse de résonance.

Actuellement, les convois de marchandises circulant la nuit nous réveillent régulièrement. L'accroissement du trafic ferroviaire ne pourra qu'être préjudiciable à la qualité sonore et de vie.

Il est donc indispensable d'étudier finement l'impact sonore de ces convois et de CONSTRUIRE DES MURS ANTI-BRUIT dans les zones urbaines traversées, en tout état de cause à Nogent et au Perreux sur Marne, à Fontenay sous Bois, Rosny, Neuilly sur Marne.

Les risques d'accidents ferroviaires et de conséquences sur les habitations mitoyennes et sur leurs occupants ne sont pas à négliger. Nous demandons des garanties.

Avons-nous la garantie que les produits transportés ne font courir aucun risque sanitaire à la population ?

Je tiens à être tenue au courant des études et réalisations de sécurité et de qualité sonore qui seront mises en oeuvre.

Envoyé le Dimanche 6 juillet 2014 09:10:56

Nom : MERCIER

Prénom : Catherine

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux Sur Marne

Avis :

Ce projet qui est une bonne chose car il limite le trafic des camions sur les routes doit prendre également en considération le bruit engendré par le passage des trains aux abords des logements qui longent la voie ferrée au Perreux sur Marne. Le bruit est aussi un paramètre dont le ministère doit tenir compte. Un mur anti-bruit doit être prévu pour éviter aux riverains le stress du au bruit.

Envoyé le: Lundi 7 juillet 2014 19:23:26

Nom : NICOLI

Prénom : Gilles

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Juvisy-Sur-Orge

Avis :

Il est affligeant qu'un tel projet destiné à limiter les nuisances et à préserver l'environnement traverse la Région I.D.F. la plus peuplée de notre pays. Si ce tracé est maintenu, les nuisances nocturnes auront un impact catastrophique pour les riverains massés le long des voies suite à la politique d'urbanisation.

Depuis 5 ans, à Juvisy, les friches industrielles situées tout autour de la gare et des voies ferrées ont été remplacées par des bâtiments d'habitation collectives, sans tenir compte du futur passage de cette autoroute pourtant connue des responsables .

Actuellement les R.E.R. ne circulent pas entre 1h30 et 4h30, ce qui limite les nuisances sonores pour la nuit, et d'autre part permet d'entretenir les voies des R.E.R. C et D .(ces lignes sont saturées aux heures de pointe, les franciliens sont transportés dans des conditions déplorables et subissent des aléas d'exploitation répétitifs et de plus en plus importants, sans oublier l'incident grave de Brétigny qui a eu lieu sur cette voie ...)

Le fait que l'autoroute ferroviaire emprunte les voies du R.E.R. C limitera le temps d'entretien de celle-ci, ce qui dégradera le service dû aux franciliens qui empruntent ce moyen de transport pour aller travailler.

Certaines nuits (départs en vacances, périodes de travaux ou de délestage) la S.N.C.F. et R.F.F. détournent les trafics de fret et de voyageurs, sur Juvisy, ce qui augmente les nuisances subies par les riverains, élément apparemment non pris en compte dans les études sonores.

Si ce projet devait aboutir avec le maintien de ce tracé, il est indispensable de préserver la qualité de vie des riverains. Un couvre feu , comme pour l'aéroport d'Orly pourrait interdire tout passage de train de fret entre 23 h 30 et 6 h. La réglementation devrait imposer que les produits transportés ne soient pas dangereux et n'aient aucun impact pour la santé des riverains au quotidien, ni en cas d'accident ou d'incident .

Les convois (trains et wagons) devront être de nouvelle génération : silencieux, non polluants. Les supports de voies devront être insonorisés et les vibrations amorties. A terme les voies devront être enterrées .(d'ici 5 ans maximum)

Envoyé le: Lundi 7 juillet 2014 19:42:43

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonjour
je suis contre ce projet d'autoroute ferroviaire, je n'accepte pas plus de nuisance sonore.
Cela est déjà bien difficile aujourd'hui avec le trafic existant.
j'habite très près de la ligne de chemin de fer qui celle ci n'est même pas insonorisée.

De plus les trains de marchandises roulent jusqu'à très tard et nous empêchent de dormir.
Merci de votre compréhension.
Cordialement

Envoyé le: Lundi 7 juillet 2014 19:58:15

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonsoir,
Je suis contre ce projet, je trouve qu'il y a déjà assez de nuisances avec les trains de frets qui passent sur cette ligne.

Merci de votre compréhension

Cordialement

Envoyé le: Lundi 7 juillet 2014 20:47:23

Nom : MAURINET

Prénom : Marie-Louise

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevières-Sur-Marne

Avis :

Cette autoroute ferroviaire traverserait le coteau de Chennevières-sur-Marne (site classé), en zone urbaine où se situe une forte densité d'habitation (pavillons et immeubles).

Ce trafic générerait bien des nuisances dont un bruit insoutenable. Même si l'autoroute était enfouie sous tunnel, les vibrations se feraient ressentir.

Actuellement, les trains de marchandise qui circulent sur cette voie font déjà énormément de vacarme. La rivière Marne fait échos et répercute le bruit en impactant du même coup les communes voisines (ex : Saint-Maur-des-Fossés).

Par ailleurs, nous subissons des survols d'avions de façon régulière à destination ou au départ de l'aéroport d'Orly.

À cela s'ajoute une route départementale, elle aussi extrêmement bruyante et polluante.

Ce projet n'est donc pas acceptable. Notre qualité de vie s'en trouverait complètement altérée. De plus nos propriétés seraient totalement dévalorisées et invendables.

Pour toutes ces raisons, nous sommes résolument contre ce projet en zone urbaine.

Envoyé le: Mardi 8 juillet 2014 08:14:13

Nom : TESSIER

Prénom : Pierre

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Juvisy-Sur-Orge

Avis :

Bonjour

Je suis très favorable à cette autoroute ferroviaire .

Je pense qu'il serait utile dans les zones denses de mettre en réalisation les études qui ont été réalisées pour supprimer" les points noirs " bruits.

Les populations riveraines ne sont plus habituées au passage des trains Fret.

Il faudrait également apporter des explications sur l'utilisation des voies en IDF car la circulation est intense et nécessite de l'entretien.

Dernier point , il faudrait apporter des explications sur la mise en œuvre des secours en cas d'incident majeur.

Merci pour la prolongation de cette enquête car aucune information n'est passée dans la presse municipale

Pierre Tessier

Envoyé le: Mardi 8 juillet 2014 15:32:02

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux Sur Marne

Avis :

Je souhaite donner mon avis sur l'autoroute ferroviaire atlantique et demander la construction du murs anti bruits car l'environnement de la gare est déjà de plus en plus invivable : annonces sonores sncf, bruit des trains, construction de la gare souterraine (grand paris).

Le passage des trains prévu viendra donc se rajouter à cet environnement et il est nécessaire de construire des protections pour les riverains.

Envoyé le: Mardi 8 juillet 2014 15:32:02

Nom : BELHACEL

Prénom : Daniel

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly Sur Marne

Avis :

Je suis contre ce projet de faire passer des trains énormes sur une voie ferré qui datent de Mathusalem. Les ouvrages d'Art qui enjambent la RN 34 et la Marne ont leurs armatures qui ne poussent plus au vide, elles sont carrément dans le vide.

La SNCF et RFF n'entretiennent pas leurs ouvrages et leurs voies. Des énormes arbres bordent les talus et cachent nos maisons du soleil. Un jour un train va rentrer dans une maison. Je ne parle pas des nuisances sonores en plus. J'ai des doutes sur le sérieux de RFF et de SNCF à entretenir leur réseau voir le rapport sur l'accident de Brétigny-sur-Orge. Il y a probablement d'autres lieux d'accidents ferroviaires non connus. En région parisienne nous cumulant tous les inconvénients des transports : RER et SNCF saturés et souvent en retard, routes et autoroutes saturés, pollution sonore et gazeuse. Nos maisons ne sont pas prévues acoustiquement pour le passage de ce type de trains. Les arbres des talus chargent le sol avec des risques d'aggraver le tassement de la voie. En plus les vibrations détériorent nos chaussées et nos réseaux divers (EU et EP). Je pense que je pourrais en rajouter encore. Nos maisons vont dévaluer, nous n'aurons plus que nos yeux pour pleurer. Ma maison est située à moins de 100m de la voie et les acacias qui poussent sur le talus peuvent tomber sur ma maison en 2 mots

BRAVO RFF pour votre non respect des habitants de Neuilly sur Marne.

Envoyé le: Mardi 8 juillet 2014 21:07:10

Nom : CAROT

Prénom : Jean-Claude

Département de résidence : 95

Ville de résidence : Louvres

Avis :

On a déjà les trains, les avions, la ligne à haute tension je dis non assez de nuisance dans la commune. Il y a encore de la place dans les champs pour faire passer cette ligne. Pourquoi pas le long du TGV.

Que faut-il faire ? Partir c'est certainement la solution.

Envoyé le: Mercredi 9 juillet 2014 10:16:13

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly Sur Marne

Avis :

je suis contre ce projet en raison notamment des nuisances sonores que cela va occasionner. Actuellement de nombreux trains de marchandises nous causent des désagréments et une augmentation du trafic deviendrait insupportable. Non seulement nous devons supporter le bruit mais de plus le passage des trains provoquent, en raison des vibrations dans le sol, de nombreuses fissures sur nos façades de maison. Pour toutes ces raisons, je m'oppose au projet d'autoroute ferroviaire traversant la ville de Neuilly sur Marne.

Envoyé le: Mercredi 9 juillet 2014 11:07:57

Nom : BENKEMOUN

Prénom : Claude

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry Sur Marne

Avis :

Nous habitons actuellement, à 40 metre environ de cette voie ferrée. Nous vivons un enfer, à chaque passage d'un train, surtout la nuit, insomnie, stresse la journée ,nous ne pouvons pas ouvrir les fenêtres car impossible de s'entendre,d'écouter la radio etc. Nous nous opposons fermement au passage intense de trains ce qui serait très préjudiciable, pour notre santé. Et notre bien.

Envoyé le: Mercredi 9 juillet 2014 12:05:51

Nom : HAUPAS

Prénom : Alain

Département de résidence : 95

Ville de résidence : Louvres

Avis :

Nous subissons, nous les riverains déjà un bruit intense à chaque passage de trains sur Louvres 95, avec la circulation actuelle.

Qu'avez-vous prévu pour supprimer les nuisances qui vont encore s'accroître ?

Et qui s'accroîtront de plus en plus avec des passages de plus en plus fréquents !! (4 passages voire plus ensuite) Et avec une longueur de trains qui va augmenter.

ALAIN HAUPAS LOUVRES 95380

Envoyé le: Mercredi 9 juillet 2014 12:11:59

Nom : GNOINSKI

Prénom : Paul

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Noisy-Le-Grand

Avis :

Madame, Monsieur,

J'ai eu connaissance de ce projet par un tract dans ma boîte aux lettres. J'habite actuellement dans un pavillon acheté en 2010 situé à 200m des voies ferrées à Noisy-le-Grand.

Actuellement, nous avons déjà certaines nuisances avec le passage des trains. Nous les entendons dans notre pavillon et surtout quand nous sommes dans le jardin.

Lorsque nous avons acheté notre maison, nous savions qu'il y avait ces nuisances, mais il n'y a pas beaucoup de trains.

Cependant, si la fréquence de passage des trains augmente, si les trains sont plus longs et roulent plus vite, il est fort à craindre que les nuisances ne deviennent beaucoup plus importantes, voire difficiles à supporter.

Dans ce cas, les points suivants sont à prendre en compte :

- dégradation de la qualité de vie avec un bruit fort et très fréquent
- dévalorisation possible des biens immobiliers suite à la dégradation de l'environnement
- danger si les trains vont plus vite qu'ils sont plus chargés, avec éventuellement des matières dangereuses.

Nous sommes donc très inquiets sur ces points et souhaitons être informés des évolutions de ce projet. Si jamais ce projet voit le jour, des barrières anti-bruit sont-elles prévues ?

Sincères Salutations

Paul GNOINSKI

Envoyé le: Mercredi 9 juillet 2014 12:11:59

Nom : TOUAZI

Prénom : Mohand

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Habitant Neuilly sur Marne et à moins de 100m de la voie ferrée (rue Jules Lamant et ses fils), je suis quotidiennement confronté aux nuisances sonores, et visuelles causées par le passage des trains de plus de plus longs et bruyants.

Toutes les mesures effectuées (il y a déjà quelques années) par la préfecture de police sont largement au-dessus des maximales tolérées ! Comment peut-on accepter encore des nuisances sonores plus importantes et plus fréquentes?

Ce projet d'autoroute ferroviaire m'inquiète au vue de l'état dans lequel se trouve cette voie ferrée.

En plus des nuisances déjà évoquées, d'autres problèmes sont à considérer :

- Fissures des maisons causées par les vibrations
- Dangers occasionnés par les marchandises transportées (produits inflammables et autres gaz et liquides dangereux)
- Dépréciation des biens immobiliers

En l'état actuel du projet comprenez bien que je suis TRÈS DÉFAVORABLE à cette autoroute ferroviaire.

Mohand Touazi

Envoyé le: Mercredi 9 juillet 2014 14:29:44

Nom : BILLETTE DE VILLEMEUR

Prénom : Clotilde

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux Sur Marne

Avis :

Monsieur le préfet,

Favorable au principe d'une autoroute ferroviaire, je suis très vigilante sur les conditions pratiques de réalisation, en particulier sur les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.

Habitante du val de marne depuis des années, j'apprécie le département pour la verdure et le calme à deux pas de Paris.

J'habite depuis quelques mois à proximité de l'autoroute et de la voie de chemin de fer où vont transiter ces trains. Je trouve qu'on souffre déjà actuellement de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores.

Je n'ose imaginer comment cela sera quand des trains d'1 km de long transiteront à 50m de chez moi 6 fois par jour.

C'est pourquoi il est indispensable au minimum d'installer des barrières anti-bruit, au mieux de couvrir la voie de chemin de fer dans les zones habitées, et pour ma situation précise au Perreux sur Marne.

Espérant que vous prendrez en compte l'opinion de ceux qui comme moi vous alertent sur les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.

sincères salutations,

Clotilde Billette

Envoyé le: Mercredi 9 juillet 2014 15:34:46

Nom : LOPEZ

Prénom : E,

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly Sur Marne

Avis :

Je suis consciente des bénéfices écologiques et économiques que le développement du trafic ferroviaire peut apporter au détriment du trafic routier.

Habitant à proximité immédiate du chemin de fer à Neuilly sur Marne, nous subissons actuellement une pollution sonore importante.

Les nuisances sonores et les vibrations constatées sont difficiles à supporter, d'autant plus importantes la nuit. De plus, les machines tournent au diesel avec les conséquences sur la santé des riverains sans parler du transport des marchandises dangereuses

Une augmentation du trafic de marchandises aura un impact trop important sur la qualité de vie des habitants des communes situées le long de la voie ferrée sans parler de l'impact économique qui représenterait pour nous la dévaluation de nos biens.

Ne serait pas-t-il plus judicieux de proposer un détournement de la voie en dehors de la région la plus peuplée et dense.

En l'état actuel et sans réponse à toutes ces questions, mon avis est défavorable au projet.

Envoyé le: Mercredi 9 juillet 2014 22 :45

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevieres Sur Marne

Avis :

L'augmentation du trafic ferroviaire produit de fortes nuisances sonores qui sont difficilement acceptables donc je dis NON à ce projet.

L'utilisation de murs ou barrières antibruit me semble INDISPENSABLE ainsi qu'une vitesse réduite pour diminuer ces nuisances.

Sans aménagements spécifiques ce projet va dégrader la qualité de vie tant rechercher au sien de notre commune.

Envoyé le: Jeudi 10 juillet 2014 11:26:30

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly Sur Marne

Avis :

Il est certain que le programme de travaux concernant la réalisation de l'autoroute ferroviaire comporte des avantages (ex. moins de pollution), mais il comporte aussi des inconvénients (ex. bruits occasionnés au moment du passage des trains).

Je réside à proximité de la ligne où passent les trains de marchandises à Neuilly S/Marne et je vous assure que lorsque je suis à mon domicile, j'entends le train passer, parfois même la nuit. J'ai des enfants en bas âge et je vous assure que lorsqu'ils sont réveillés par les trains, ils me disent "Maman, c'est pas bien d'habiter à côté du train"...

Il est évident que si cela se fait, la fréquence des trains de frets va être augmentée, la longueur des trains de frets aussi et donc les bruits aussi. Pour les personnes habitant à proximité, ce n'est pas l'idéal.

Voici, pourquoi, personnellement, je ne suis pas en faveur de cela.

Envoyé le: Jeudi 10 juillet 2014 11:26:30

Nom : CHOUAOUI

Prénom : Jamal

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly Sur Marne

Avis :

Monsieur , Madame

Conscient des bénéfices écologiques et économiques que le développement du trafic ferroviaire peut apporter au détriment du trafic routier,

Nous sommes tout de même inquiets pour notre qualité de vie (nuisance sonores supplémentaires apportées pour des trains plus longs, plus souvent et plus rapide), pour notre sécurité (transport de matières dangereuses, risque d'accidents plus élevé), ainsi que pour la dévaluation de notre patrimoine

Il est à noter aussi qu'il y a un manque d'information COMPLET à ce sujet au sein de notre commune !!

Si ce projet devait aboutir, il est indispensable de préserver la qualité de vie des riverains

- La mise en oeuvre de solutions anti bruit (Murs le long de la voie , réfection des supports de voies , réduction de vitesse, solutions anti bruit individuelles financées par RFF & SNCF)
- Un détournement de la voie en dehors des régions à forte population.
- Une nouvelle réglementation devrait voir le jour en imposant que les produits 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 .

Bonne réception

Envoyé le: Vendredi 11 juillet 2014 10:19:41

Nom : TOULIER

Prénom : Jacques

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Sucy en Brie

Avis :

Il est consternant que le projet ne prenne pas en compte les pollutions qu'il provoque : pollution sonore et nuisances sismiques.

Au niveau de la gare de Sucy/Bonneuil, les trains font déjà beaucoup trop de bruit, provoquent des tremblements et des fissures des maisons.

La mise en place du projet va accroître ces pollutions avec les conséquences attendues et prouvées sur la santé des riverains et la fragilisation et la perte de valeur des logements.

La France a été mise en demeure par Bruxelles en mai 2013 pour mauvaise gestion du bruit. Le projet ne va pas dans le bon sens.

Pour quoi ne pas concevoir une voie de contournement de la région parisienne, dans les champs ?
Pourquoi ne pas envisager une autoroute maritime entre le nord/Belgique et le sud ouest/nord de l'Espagne, comme l'autoroute maritime Toulon/Istanbul Turquie ?

A minima et cumulativement

Pour quoi ne pas construire un recouvrement de la voie ou de murs anti-bruit performants dans les zones urbaines ?

Pourquoi ne pas fixer, train par train, un coefficient poids/vitesse en dessous duquel il ne peut y avoir tremblement des logements ?

Il conviendrait de concevoir que la pollution n'est pas que celle provoquée par la dioxyde de carbone...

Bref, l'étude de ce projet est baclée.

Dans l'état actuel de l'étude, RFF et la SNCF m'obligent à m'opposer fermement à ce projet irresponsable et doivent le reprendre.

Je les en remercie par avance.

J Toulrier

Envoyé le: Vendredi 11 juillet 2014 10:51:24

Nom : DAVID IGUNET

Prénom : Laurence

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Viry Chatillon

Avis :

Je suis contre ce projet dans la mesure où il traverse des zones très urbaines notamment en Ile de France, avec toutes les nuisances évidentes (sonores, sismiques etc...).

Le label écologique et environnemental qui est mis en avant dans ce projet n'est bien qu'une vitrine sociale d'un projet, avant tout économique pour les organisations de transport.

Les riverains souhaiteraient un détournement du projet sur des zones non habitées. Bien sûr, cela coûtera plus cher. Mais quelle est la priorité affichée, la qualité de vie des personnes ou l'argent?

Envoyé le: Vendredi 11 juillet 2014 10:51:41

Nom : BARDON

Prénom : Philippe

Département de résidence : 95

Ville de résidence : Louvres

Avis :

A la lecture de la notice, je comprends qu'à terme cela va rajouter 8 passages de trains supplémentaires. Nous sommes déjà dans une zone où nous subissons le bruit des décollages des avions de Roissy. Afin de moins subir le bruit des passages de trains (réelles nuisances sonores plus que les avions), il est nécessaire de construire des murs anti-bruits le long de la voie au droit des zones habités.

Envoyé le: Vendredi 11 juillet 2014 11:04:54

Nom : PITAUD

Prénom : Emmanuel

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly Sur Marne

Avis :

Bonjour,

en tant que citoyen conscient des enjeux écologiques, je ne peux qu'approuver ce type de projet.

En tant que riverain de la voie ferrée concernée, je me pose quelques questions :

1 - Quelles seront les marchandises transportées ?

=> conséquences d'un accident d'un train transportant 200 wagons de matières inflammables. ???

2 - Quel sera l'impact sur le trafic Transilien déjà saturé ?

3- Quelle niveau de pollution induit pour les habitants au plus près des voies

4- Quel est le dispositif prévu pour la protection contre les nuisances sonores -déjà pénibles- ?

=> Il serait inacceptable de démarrer un tel trafic avant l'installation dans les zones urbaines denses, de barrières anti-bruit (au minimum) voire d'une couverture complète pour limiter également la pollution.

Merci de nous donner des assurances sur ces points.

Cordialement

Emmanuel PITAUD

Envoyé le: Vendredi 11 juillet 2014 13:51:56

Nom : AMKOUKANE

Prénom : Fodil

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly Sur Marne

Avis :

Actuellement j'ai change les vitres et le bruit est toujours audible et genant le soir pour dormir.

Dans le Jardin c'est invivable.

Merci

Cdlt

Envoyé le: Samedi 12 juillet 2014 10:16:33

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 60

Ville de résidence : Bethisy Saint Martin

Avis :

Bonjour,

Je suis contre ce projet.

J'ai acheté une maison à quelques mètres d'une voie de chemin de fer, depuis un peu plus d'un train circule par heure ce qui pose déjà des soucis de nuisances sonores la nuit comme le jour. Mais avec la fréquentation actuel nous pouvons le considérer comme "acceptable"

Bethisy est un village très calme outre la circulation de train.

Si ce projet devais voir le jour ma maison perdrais en valeur. Acheté il y à moins de 2 ans... J'ai 25 ans voulant investir dans l'immobilier, aujourd'hui je vais me retrouver avec un bien qui perd beaucoup de valeur du à la fréquentation des train. De plus "autoroute ferroviaire" n'encouragera pas un futur acquéreur.

De plus le passage à niveau est le seul accès pour rejoindre les communes adjacente, la circulation de train de plus d'un kilomètre va être un calvaire ! Pour rejoindre mon travail je passe 2 passages à niveau de cette voie ma conjointe elle en passe 3 !!!

Actuellement lors de passage de gros convoie j'ai l'intérieur de la maison qui bouge cela est assez impressionnant les premières fois... qu'en n'est t'il sur la résistance du bâtiment ? Des fissures apparaissent déjà dans les maison voisine...

Je suis donc CONTRE ce projet qui n'aidera aucunement les habitants et famille qui vivent le long de cette autoroute ferroviaire de plus de 1000km... et perdrons leur patrimoine qui sera dévalué...

Envoyé le: Samedi 12 juillet 2014 14:09:09

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Viry Chatillon

Avis :

Bonjour,

Mon épouse et moi habitons un appartement situé à proximité des voies ferrées, en limite des communes de Viry Chatillon (91) et de Juvisy-sur-Orge (91). Le projet d'autoroute ferroviaire va donc emprunter les voies de la ligne RER C qui se trouve à quelques dizaines de mètres de notre domicile.

Fondamentalement, nous sommes opposés à une telle évolution du trafic ferroviaire sur cet axe pour les motifs suivants :

1) cela va engendrer une augmentation de la pollution sonore alors que nous sommes déjà suffisamment servis par l'existant (des centaines de trains par jour), par la proximité de l'aéroport d'Orly et la nationale 7. Cela suffit, nous supportons déjà assez de nuisances sonores et nous aimerions pouvoir nous reposer la nuit.

2) l'augmentation des nuisances sonores, mais aussi les risques liés aux accidents industriels ferroviaires va inévitablement se traduire sur le prix de l'immobilier. Nous avons déjà du mal à nous constituer un patrimoine, ce n'est pas pour le voir diminuer inéluctablement sans compensations alors que d'autres vont s'enrichir sur notre dos.

3) nous sommes usagers de la ligne RER C qui ne brille pas particulièrement pour son état d'entretien. Elle n'est pas meilleure dans les domaines de la régularité et de la ponctualité, étant régulièrement confrontée à des pannes, des retards et autres désagréments. L'augmentation du trafic induite par les transports de fret ne va certainement pas améliorer les choses. Connaissant le système, les trains interrégionaux (grandes lignes) resteront prioritaires sur les trames locales. Ce sont encore les usagers, que nous sommes, qui seront pénalisés et qui devront se justifier auprès de leur employeur en cas de retard, avec comme sempiternelle réponse : "vous n'avez qu'à partir plus tôt". Sauf que, c'est ce que nous faisons déjà... Mais quand le train arrive en retard en gare, notre correspondance est partie à l'heure et ne nous a pas attendue.

Ajoutons que nous n'avons ni les moyens financiers de déménager, ni la possibilité de nous éloigner davantage de notre lieu de travail, qui se trouve à 1H30 de trajet (nous passons déjà 3H00 quotidiennement dans les transports, la limite acceptable est donc largement atteinte).

Compte tenu de ces éléments, nous n'aurions qu'une seule suggestion : faites passer votre autoroute ferroviaire ailleurs. Vous pourriez par exemple étudier un tracé qui transiterait via le grand ouest...

Cordialement.

Envoyé le: Samedi 12 juillet 2014 23:43:30

Nom : ETAVE

Prénom : Christophe

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Viry Chatillon

Avis :

Bonjour,

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 ?

Je suis contre le tracé actuel !!! ne serait il pas plus judicieux de contourner notre région comme cela a été fait à Lyon?

Merci

Envoyé le: Dimanche 13 juillet 2014 10:41:00

Nom : DUVERGER

Prénom : Bernard

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Je suis absolument pour le développement du FRET Ferroviaire, transport écologique et permettant de réduire le nombre de camion sur nos routes.

En ce qui concerne le projet de cette autoroute ferroviaire, je ne suis pas opposé au tracé passant par NEUILLY SUR MARNE. Mais la ligne de chemin de fer étant en talus dans cette commune, il serait nécessaire de prévoir un mur anti-bruit entre l'ancienne gare et la marne suite à l'augmentation sensible du nombre de train et leur longueur ce qui va entraîner une gêne importante surtout la nuit.

En espérant que ces remarques seront prises en compte.

Envoyé le: Dimanche 13 juillet 2014 17:59:14

Nom : POUGEAS

Prénom : Jean-Louis

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Compte tenu de l'implantation en hauteur de la grande ceinture dans la traversée de notre commune, la nuisance sera très augmentée par rapport à la situation actuelle du trafic de plus la longueur et le poids de ces convois de marchandises rendront le bruit assourdissant (surtout la nuit) car les rails ne sont pas des long rails soudés dans la traversée parisienne la seule solution sera d'implanter des murs anti-bruits au raz de la voie comme cela a été réalisé lors des dernières lignes TGV en particulier dans la vallée du Rhone ou tous les ouvrages d'art sont en hauteur

dans l'attente de cette prise en compte et vous remerciant d'avance
meilleures salutations

Envoyé le: Dimanche 13 juillet 2014 18:05:34

Nom : NERAULT

Prénom : Michel

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Cela entraînera, c'est certain, une forte nuisance sonore surtout la nuit
étant propriétaire depuis une trentaine d'année nous ne voulons pas de cette nouvelle contrainte

Envoyé le: Dimanche 13 juillet 2014 19:13:56

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 60

Ville de résidence : Béthisy Saint Martin

Avis :

Madame, Monsieur,
L'idée de l'autoroute ferroviaire est bonne en soi pour désengorger les routes et réduire l'émission du co2, mais il est inconcevable que de tels trains passent en plein centre de notre paisible village de de Béthisy st Martin où des habitations jouxtent la voie de chemin de fer. Quelles mesures d'indemnisation sont prévues pour les riverains dont la valeur des habitations subira forcément une baisse ? A quelle vitesse ces trains traverseront-ils notre village ? Les riverains souffriront de nuisances sonores accrues jour comme nuit et les trains occasionneront des problèmes de circulation entre les deux parties du village, le coupant en deux. Je n'ose pas imaginer les dégats provoqués aux habitations et populations voisines ainsi qu'à l'environnement (la rivière Automne à moins de 100 mètres) en cas de déraillement d'un tel train avec des camions chargés de produits dangereux divers. Par ailleurs, compte tenu de leur longueur, les trains immobilisés sur les voies empêcheront tout accès des pompiers basés à Béthisy St Pierre sur une partie de Béthisy St Martin, Vaucelle, Néry, etc méttant ainsi en danger la vie et les biens de l'autrui.
Je suis contre le passage de l'autoroute ferroviare transatlantique en plein centre du village de Béthisy St Martin comme au centre de toute agglomération où les voies empruntées sont proches des habitations. Des de détournements doivent être prévues.
Bien cordialement

Envoyé le: Dimanche 13 juillet 2014 19:13:58

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 60

Ville de résidence : Béthisy Saint Martin

Avis :

Madame, Monsieur,

L'idée de l'autoroute ferroviaire est bonne en soi pour désengorger les routes et réduire l'émission du co2, mais il est inconcevable que de tels trains passent en plein centre de notre paisible village de de Béthisy st Martin où des habitations jouxtent la voie de chemin de fer. Quelles mesures d'indemnisation sont prévues pour les riverains dont la valeur des habitations subira forcément une baisse ? A quelle vitesse ces trains traverseront-ils notre village ? Les riverains souffriront de nuisances sonores accrues jour comme nuit et les trains occasionneront des problèmes de circulation entre les deux parties du village, le coupant en deux. Je n'ose pas imaginer les dégats provoqués aux habitations et populations voisines ainsi qu'à l'environnement (la rivière Automne à moins de 100 mètres) en cas de déraillement d'un tel train avec des camions chargés de produits dangereux divers. Par ailleurs, compte tenu de leur longueur, les trains immobilisés sur les voies empêcheront tout accès des pompiers basés à Béthisy St Pierre sur une partie de Béthisy St Martin, Vaucelle, Néry, etc méttant ainsi en danger la vie et les biens de l'autrui.

Je suis contre le passage de l'autoroute ferroviare transatlantique en plein centre du village de Béthisy St Martin comme au centre de toute agglomération où les voies empruntées sont proches des habitations. Des de détournements doivent être prévues.

Bien cordialement

Envoyé le: Dimanche 13 juillet 2014 19:20:35

Nom : SPENCE

Prénom : Stuart

Département de résidence : 60

Ville de résidence : Béthisy Saint Martin

Avis :

Je suis contre cette proposition, car la ligne passe en milieu du village.

Il n'y a que deux passages à niveau, séparés de moins d'un km, pour accéder à une partie du village.

Ainsi en cas d'incident toute une partie du village pourrait être inaccessible aux pompiers et d'autres services de secours sans faire un détour d'une dizaine de kilomètres.

Envoyé le: Lundi 14 juillet 2014 00:56:47

Nom : LE BELLER

Prénom : Yann

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Noisy-Le-Grand

Avis :

Si j'avais eu connaissance de ce projet il y a 11 mois, je n'aurais sans doute pas mis l'ensemble de mes économies dans l'achat d'un pavillon à 500 m de la voie de chemin de fer qui traverse la commune de Noisy Le Grand. C'est inadmissible que les services de la mairie n'aient pas été en mesure de signaler ce projet au notaire au moment de l'achat et me laissent assumer seul les risques matériels et financiers avec par exemple la dépréciation immobilière inhérente à la poursuite de ce projet.

Que penser également de la construction livrée il y a un mois d'une centaine d'appartements HLM à moins de 10 mètres du pont où passent les actuels trains de fret juste derrière la station de RER de Bry Sur Marne, logements à l'isolation perfectible qui vont devenir totalement invivables avec la multiplication des convois. Sans parler des autres constructions en cours le long de cette même voie ferrée cela aussi bien sur Bry que sur Noisy...

Je suis étonné par la manière dont cette enquête publique est menée sur ma commune de Noisy Le Gand et celle toute proche de Bry Sur Marne et par le manque de transparence qui la caractérise :

- information tardive et confidentielle de l'existence de l'enquête en plein congés d'été et coupe du monde de football. (ce qui ne va pas vraiment aider de nombreux riverains du projet à s'exprimer suite à leur départ en vacances)
- absence de données précises sur le tracé prévu en Île de France (là aussi, le procédé est discutable car il limite la prise de conscience d'habitants qui vont être très directement concernés et qui se seraient sans doute exprimés à l'encontre du projet)
- absence de tests acoustiques réels dans les études publiées qui restent purement théoriques
 - aucun test, ni projet d'isolation acoustique, qu'il s'agisse de paravent ou de matières susceptibles d'amortir les vibrations sous les voies alors que le trafic de fret correspond déjà à une gêne réelle et que l'autoroute ferroviaire devrait ajouter de nombreux passages supplémentaires de jour comme de nuit.
 - aucun état des lieux sérieux des voies et de leur solidité pour accueillir des trains de camions de plus d'un km de long susceptibles de circuler à grande vitesse. L'augmentation de la fréquence comme de la vitesse ne manquera pas d'augmenter aussi les risques d'accidents avec une gravité accrue par la densité des population. Aucune information précise dans les documents consultables liés à l'enquête, malheureusement les précédents ne manquent pas dans la presse quand le manque d'entretien et l'état général des voies ferrées a déjà conduit au pire (c.f. Brétigny ou Drancy),
 - aucune information sur la nature des marchandises qui devraient y être transportées et aucune exclusion apparente de produits toxiques, chimiques ou radio actifs qui vont passer avec des vitesses pouvant aller jusqu'à à 100 km/h au travers de zones urbaines à fortes densités de population.

Les projets qui commencent par une absence de transparence ont généralement des choses à cacher au public concerné et cela augure bien mal de la suite dans un climat de confiance détérioré au départ. C'est bien dommage car l'autoroute ferroviaire atlantique aurait pu être un bon projet du point de vue de l'économie et de l'écologie en appliquant une mesure qui procède du simple bon sens : contourner les zones urbaines à forte densité de population.

Noisy le Grand le 13 juillet 2014

Envoyé le: Lundi 14 juillet 2014 10:21:49

Nom : LEBLANC

Prénom : Chantal

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Je suis contre le passage à Neuilly-sur-Marne à cause des nuisances acoustiques engendrées, des vibrations, de la perte de valeurs des propriétés ainsi que pour les risques lors des déraillements de train contenant des matières dangereuses.

Envoyé le: Lundi 14 juillet 2014 18:32:49

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

- « 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 ; » et a-t- on mesuré les émissions de gaz à effet de serre des motrices ???

Le grenelle de l'environnement s'est bien mais pas au détriment de la population. La France est grande mais pas encore assez grande puisque le seul passage envisagé se trouve là où la densité de population est très importante.

Pourrais-t-on envisager un passage en contournant la région parisienne ?

- « 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 ; » on parle de la santé de qui ??? car plus de pollution, plus de bruit. comment cela peut respecter la santé de riverains?

La voie ferrée se trouve à 20 mètres de notre porte fenêtre du salon.

Est-ce que quelqu'un s'est déplacé pour mesurer la distance minimale entre la voie ferrée et les habitations ?

- En 5 ans, le nombre de trains a fortement augmenté. Dans cette enquête, on n'en parle pas.

- Mon dernier mot : c'est bien de tout compartimenter (gestion, entretien et commercialisation du réseau...) comme ça personne n'a de vision globale sur le projet et la porte ouverte au « n'importe quoi.... »
-

Envoyé le: Lundi 14 juillet 2014 21:21:10

Nom : DUVERNOIS

Prénom : Marie-Pascale

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Apprenant par le "bouche à oreilles" l'existence du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique et ses impacts sur ma commune, j'ai aussitôt entamé des recherches sur Internet et trouvé assez facilement les documents relatifs à ce projet. Après quelques difficultés à les télécharger, je me suis rendu compte que leur consultation n'était pas aisée, d'une part du fait de leur volume, d'autre part en raison de la nature même de certaines données dont on peut penser qu'elles sont réservées, sciemment ou non, à des spécialistes.

Outre cette consultation plus que tardive, les communes oubliées et ces difficultés d'accès, j'ai pu me rendre compte :

- que nulle part ne figure le tracé précis de cette autoroute ferroviaire, notamment en région parisienne et dans le département où j'habite.

- que l'étude d'impact sonore utilise des données "actuelles" de 2007, des données de référence "pour le futur" avec et sans autoroute ferroviaire, et des estimations de niveaux sonores en phase projet et en phase programme. On peut déjà se poser quelques questions sur les fréquences de circulation 2007 qui sont supérieures à la fréquence réelle des trains observée en 2014. Ensuite l'estimation semble tenir compte davantage de l'impact du niveau sonore que de la fréquence du passage. Or concrètement un aller-retour en 24h ou 50 AR n'auront bien évidemment pas la même conséquence sur la santé, à niveau sonore égal pour chaque passage. Des études ont montré que de tels niveaux sonores peuvent avoir un impact sur l'audition, et peuvent générer aussi une grande fatigue nerveuse. Il s'agit donc là d'un problème, non seulement de qualité de vie mais de santé publique pour des milliers de riverains en zone urbaine très peuplée.

- qu'à part un auto satisfecit des auteurs sur la sécurité des transports ferroviaires en France, il n'y a pas d'étude sur les marchandises transportées, les risques chimiques, d'explosion, nucléaires etc.. Il est pourtant certain qu'en augmentant la fréquence des trains on augmente aussi le risque d'accident, et que les conséquences d'un accident, tant humaines que matérielles, sont bien plus importantes en zone urbaine où l'habitat et la population sont denses.

- que l'étude ne mentionne pas non plus les impacts provoqués par les vibrations, ni si les voies actuelles et leurs soubassements peuvent supporter une augmentation de vitesse, de poids et de fréquence des trains...

Le projet en lui-même est une bonne idée en terme d'écologie, mais il serait regrettable que le gain écologique soit détruit par des pertes en termes de santé humaine.

Pour éviter cela tout en conservant le bénéfice du projet, la seule solution est de choisir un tracé qui évite les zones urbaines densément peuplées, donc, en ce qui concerne la région parisienne, de la contourner.

Je mentionnerai aussi, car c'est important, l'effet indirect du projet, conséquence des nuisances et risques cités plus haut : la dévalorisation de l'immobilier dans les secteurs impactés. J'ai mis toutes mes économies dans l'achat de ma maison l'année dernière, je n'ai pas été prévenue par la mairie de ce projet (et pour cause, elle ne l'a découvert que très récemment), et je ne suis pas la seule à me retrouver dans cette situation, avec le sentiment d'être mise devant le fait accompli.

La façon de mener ce projet est déplorable. J'espère néanmoins que cette enquête permettra de donner voix aux citoyens "oubliés" et que la demande de modification du tracé, raisonnable et responsable, sera entendue.

Envoyé le: Lundi 14 juillet 2014 23:47:12

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 69

Ville de résidence : Lyon

Avis :

Je suis contre cette autoroute ferroviaire, qui je pense va nuire au charme paisible de certains villages de la région de Picardie.

Ayant habitée, plus de 20 ans dans cette région notamment dans l'Oise et plus précisément à Senlis et Béthisy Saint Martin, je pense que ce sont des endroits qui méritent la tranquillité dont ils sont dotés et qui n'ont ni besoin de nuisances sonores, ni besoin de pollutions visuelles avec le passage des trains / bouchons créés aux passages à niveau à cause de trains mesurant plus d'un km.

Merci de prendre en considération le patrimoine que chérissent certaines personnes.

Envoyé le: Mardi 15 juillet 2014 10:26:13

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le perreux sur marne

Avis :

bonjour,

Si ce projet d'autoroute ferroviaire doit traverser les villes de la petite couronne parisienne (départements: 94 et 93), il y a lieu de prévoir les investissements nécessaires à la protection phonique des riverains .

Car celle qui existe est adaptée à une circulation de rames de RER et quelques passages de trains grandes lignes mais s'avèrerait très insuffisante pour des convois de fret beaucoup plus bruyants et surtout circulant la nuit.

salutations

Envoyé le: Mardi 15 juillet 2014 12:03:19

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry Sur Marne

Avis :

Je suis contre ce projet en raison notamment des nuisances sonores que cela va occasionner. Actuellement de nombreux trains de marchandises nous causent des désagréments et une augmentation du trafic deviendrait insupportable.

J'habite devant le réseaux ferré (20m) rue de la passerelle, des enfants en bas-âge dorment et jouent au pied du réseaux ferré. Nous ne pouvons à peine ouvrir nos fenêtres, de jour comme de nuit, nous devons supporter le bruit et les vibrations. De plus le passage des trains provoquent, en raison des vibrations dans le sol, de nombreuses fissures sur nos façades. Il y a également un risque en cas de transport de matières dangereuses.

Il est à noter aussi qu'il y a un manque d'information COMPLET à ce sujet !

A l'heure où le gouvernement et l'Europe avec le grenelle environnement tentent de protéger des nuisances, nous ne pouvons pas imaginer le projet sans mesures adaptées :

- La mise en œuvre de solutions anti bruit ((Murs le long de la voie, réfection des supports de voies sans impact sur la santé des résidents à proximité et l'environnement (produit cancérigène), réduction de vitesse, solutions anti bruit individuelles financées par RFF & SNCF))
- Un détournement de la voie en dehors des régions à forte population.
- Une nouvelle réglementation devrait voir le jour en imposant que les produits 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 .

Pour toutes ces raisons et en l'absence de mesures et/ou d'informations pour préserver la dignité des habitants, je reste opposé au projet d'autoroute ferroviaire traversant la ville de Bry sur Marne.

Cordialement.

Envoyé le: Mardi 15 juillet 2014 19:19:44

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Noisy-Le-Grand

Avis :

je suis totalement opposée au tracé de l'autoroute ferroviaire atlantique qui ne prend pas en compte la présence d'un quartier RESIDENTIEL à proximité des voies. Les nuisances sonores, les poussières sans parler du transport de matières dangereuses vont dégrader notre qualité de vie sans compter la dépréciation des biens immobiliers du quartier.

Envoyé le: Mardi 15 juillet 2014 19:38:26

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Je suis conscient de la nécessité de faire transiter des marchandises par voie ferrée mais le trafic me semble déjà assez dense; en augmenter la densité, ne fait qu'accroître le risque d'accident; qui dit plus de trafic, dit plus de maintenance des voies. (la vétusté du réseau est un critère non négligeable) par ailleurs, cela va accentuer les nuisances sonores, dont le niveau est déjà très élevé dans nos communes très denses de la région parisienne. Les aménagements anti bruit sont inexistantes, et de ce fait en tant que riverain de la voie ferrée à Bry sur Marne, je ne suis pas favorable au développement du fret.

Cdt

Envoyé le: Mardi 15 juillet 2014 21:01:13

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 77

Ville de résidence : Neuilly Plaisance

Avis :

Les mesures réalisées (par un organisme d'état habilité) depuis notre immeuble avoisinant le pont au dessus de la marne, ont montré un niveau de bruit très au dessus du seuil légal autorisé. RFF qui a réalisé ses propres estimations (pas des mesures) sur la base d'algorithmes mathématiques, considère que la moyenne sur la journée est acceptable, même si le représentant reconnaît que les pics (passage d'un train) est très au dessus du seuil.

Le pont qui est dans un état de vétusté important, associé avec le trafic actuel déjà très important, génère des nuisances sonores qui ne peuvent être ignorées.

L'ajout de trains supplémentaires générateur de davantage de nuisances n'est pas un projet acceptable dans ce contexte sans la rénovation du pont et la pose de structures anti bruit, tant sur les voies que sur les rails.

En espérant que RFF et l'opérateur de transport lié à ce projet respecteront les riverains et mettront en oeuvre les moyens pour garantir leur santé ou que ce projet sera invalidé.

Cordialement.

Envoyé le: Mardi 15 juillet 2014 21:54:58

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Messieurs,

Le panneau de la consultation vient d'être affiché à Bry le 15 Juillet alors que la première réunion a eu lieu fin Juin.

La consultation a lieu en pleine période de vacances: personne n'est en région Parisienne pour donner son avis/ manifester son intérêt ou son désintérêt.

ça me rappelle la belle époque où on mettait par terre une bâtisse classée ou un pan de forêt en plein mois d'Aout.

Désolé, nous défendons notre environnement, Ici c'est Bry, donc, c'est chez moi, et suis le premier intéressé par les nuisances qui m'empêchent de dormir, me réveillent à chaque passe de train de marchandises. Ici, c'est mon cadre de vie, et je le défends, et je tiens à ce qu'il ne se dégrade pas davantage.

Je ne rêve même plus de l'améliorer, juste le maintenir en l'état. Est-il possible de perpétuer le cadre de vie que les anciens nous ont laissé?

Apparemment: non

Pour les promesses, c'est Non. La sécurité, les travaux d'aménagement, etc.

J'invite Mr Junker, le Président de RFF, le Président du groupe ferroviaire VIIA à dormir dans mon coin, et il sera probablement sur les nerfs comme moi, ou pire.

Pas contre, mais qu'il passe par Bruxelles, Paris Champs-Élysées... à la limite des jardins des décideurs de ce projet.

Je m'exprime ainsi car je suis le pur produit de ce que les nuisances du chemin de fer de marchandises peuvent créer.

Au même moment où la circulation des camions de plus de 20 tonnes, plus larges que les camions actuels est autorisée pour parcourir l'Europe, on voudrait en transporter d'autres sur les trains.

c'est mon avis,

Bien cordialement,

Envoyé le: Mardi 15 juillet 2014 22:50:38

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

En tant qu'habitante de Neuilly sur Marne, je suis CONTRE ce projet qui ferait passer les nuisances sonores de moins de 90 décibels à plus de 94 (jour et nuit).

Pour rappel : d'après la plupart des études, des nuisances sonores répétées de plus de 90 décibels sont nocives pour la santé.

Envoyé le: Mercredi 16 juillet 2014 08:30:47

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Noisy-Le-Grand

Avis :

Nous habitons à quelques mètres de la voie ferrée SNCF.

Nous avons construit notre maison il y a 2 ans.

Nous ne souhaitons vraiment pas entendre et voir passer tous les trains prévus!!

Le bruit nous fait peur

Envoyé le: Mercredi 16 juillet 2014 08:31:28

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Noisy-Le-Grand

Avis :

Nous habitons à quelques mètres de la voie ferrée SNCF.

Nous avons construit notre maison il y a 2 ans.

Nous ne souhaitons vraiment pas entendre et voir passer tous les trains prévus!!

Le bruit nous fait peur

Envoyé le: Mercredi 16 juillet 2014 08:31:28

Nom : DE MUN

Prénom : lionelstéphanetiburegeorgeshenrimarie

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

J'habite à 200 m de la voie ferrée de marchandises et d'ores et déjà -la nuit en particulier-le tintamarre et le cliquetis de la ferraille est assourdissant, je n'imagine même pas ce que ce pourra être si dans le cadre de ce projet les nuisances sonores s'accroissent encore.

Il faudrait à mon avis-quitte à remettre à plus tard la mise en oeuvre, 2017 ou 2018-peut être de travailler à l'aspect acoustique de ce projet en priorité :

peut être utiliser de nouveaux types de wagons de marchandises, moins bruyants, et installer des murs de protection le long des voies (comme le long des autoroutes=dans les zones les plus peuplées).

Mais en l'état personnellement je suis défavorable à ce projet qui va entraîner une dégradation de la qualité de vie pour des centaines de milliers de personnes.

Envoyé le: Mercredi 16 juillet 2014 09:38:07

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Je suis pour le projet de La Circulation Ferrovière

Envoyé le: Mercredi 16 juillet 2014 14:54:19

Nom : MILEJ

Prénom : Nadine

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

..ou de l'incohérence notoire d'un projet, certainement fort utile de surcroit, nécessitant un "contournement" par l'est de la région Ile de France...alors que la ligne ferroviaire se nomme "Autoroute ferroviaire Atlantique" donc sise à l'ouest de notre hexagone...

Ma suggestion...est que les instances décisionnaires "oublent" pour ce type de projet polluant à plus d'un titre cette partie Est de l'Ile de France et à partir d'une ordinaire logique cette construction ne soit pas détournée de "sa ligne" c'est à dire l'Ouest de l'Ile de France où restent moult espaces de champs et forêts...qui pourraient, pour une fois, êtres amputés à des fins d'utilité générale, c'est à dire la construction de cette autoroute ferroviaire utile aussi à cette partie de notre hexagone...

L'Est de l'Ile de France se verrait ainsi immensément reconnaissante à l'Ouest...Merci M'sieurs-Dames !

Il s'agit bien, dans ce cas, de partage de l'espace et des pollutions qui, à mon sens, devrait être une Règle de Justesse sinon de Justice...

Je me demande, naïvement je vous l'accorde, pourquoi, si peu souvent, le credo plein de généreux bon sens : Liberté, Egalité, Fraternité, est "oublié" pour ne pas dire "bafoué".

Courtoisement.

Nadine Milej

Envoyé le: Mercredi 16 juillet 2014 15:06:26

Nom : GUILLEMET

Prénom : Patrice

Département de résidence : 75

Ville de résidence : Noisy-Le-Grand

Avis :

bonjour prevenu le 14 07 14 par des personnes de la commune de neuilly sur marne de ce projet je me demande si toute les personnes concernees sont prevenues des nuisances que cela implique au riverains (bruit vibrations poussiere)et autres.cdlt

Envoyé le: Mercredi 16 juillet 2014 15:48:56

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Noisy-Le-Grand

Avis :

Bonjour,

Je suis totalement défavorable à la mise en place de cette autoroute ferroviaire en passant par Noisy Le Grand.

1- L'état de la voie actuelle

J'habite, quai des 2 ponts et je constate que le pont ferroviaire actuel qui assure le transport de marchandise est en piteux état. Comment donc imaginer que le tarffic 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 rembarde 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 condamnés à cause des éboulements observés !

Vous ne pouvez pas sérieusement envisager de faire passer une autoroute ferroviaire par là ???

2- Les nuisances

En tant que riveraine, je suis totalement défavorable car en termes de nuisances sonores et de tremblement, c'est déjà bien assez suffisant. Surtout que nous y sommes exposés jour et nuit, semaine et week-end, vacances ou pas.

- 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.

Vous précisez également espérer un taux de remplissage moyen de 85 % de ces trains. Ce que nous constatons aujourd'hui, c'est qu'ils sont bien souvent à moitié vides. Or, un train de marchandise qui se balade sans charge fait bien + de bruit qu'un train chargé qui roule + lentement.

Je ne vois donc pas pourquoi on augmenterait la longueur des trains : remplissez déjà ceux qui passent actuellement !

Vous proposez la solution suivante pour réduire les nuisances sonores : "des mesures de réduction du bruit seront mises en oeuvre au récepteur par traitement du bâtiment par isolation de façade".

J'ose espérer que c'est une blague ??

Vous pensez vraiment que les riverains vous ont attendus pour mettre en place une isolation phonique de leur bien ??

Quand bien même, croyez-vous que les gens restent cloîtrés chez eux ?

J'ai un jardin et je suis sur les bords de marne. Donc j'entends en profiter !

Débrouillez-vous donc pour faire, a minima, un mur anti-bruit en bonne et due forme et pas du rafistolage par ci, par là qui ne résoud pas le problème général mais colmate quelques plaies.

- sur le plan des tremblements :

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 ?

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 a minima ??

3- La sécurité

Vous précisez vouloir "désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité" mais quid de celles des riverains de ces voies ferrées ?

Prévoyez-vous des mesures de sécurités 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 ?

Aujourd'hui, rien n'est fait. Demain, il est selon moi inenvisageable de mener un tel projet à terme sans proposer de vraies solutions !

4- Fréquence des trains

Vous parlez d'une fréquence aller-retour quotidienne au nombre de 25 d'ici 2025 : de jour ? de nuit ? en semaine ? en week-end ?

Parce que bien sûr, ce qui n'est pas mentionné, c'est que les trains circulent 7/7, 24h/24h et 365 jours par an.

Ce n'est pas envisageable dans une zone urbaine dense avec des habitations et des crèches à proximité !

5- Travaux envisagés

Vous prévoyez de faire des travaux pour allonger les voies d'évitement, mettre à niveau les gabarits : cela aura-t-il un impact sur la circulation ferroviaire actuelle notamment en termes de transports en communs en ile de france ?

Il y a déjà suffisamment de problèmes, d'incidents et travaux pour qu'on n'ait pas à en supporter davantage. Je doute qu'un mécanisme de compensation soit délivré aux usagers de la RATP et de la SNCF au titre de ces perturbations liées au transport de marchandise !

Le trafic est déjà dense aujourd'hui et se suffit à lui-même en termes d'incidents.

Vous prévoyez également à plus long terme de construire des plateformes de transbordement supplémentaire en Ile de France : mais où ?? pour quelle dimension ?

6- Matières transportées

Nous n'avons actuellement aucune information quant aux matières transportées.

Je considère que traverser une zone urbaine dense pour transporter des matières dangereuses est totalement inappropriée.

La prise de risque est énorme par rapport aux gains que vous attendez de ce projet et me paraît disproportionnée :

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

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

Cela m'étonnerait que le bétail et le bois soient dans la même catégorie que le fioul ??

Aussi, merci de réaliser un rapport plus fouillé sur le sujet avec des mesures concrètes de protection des populations concernées par ce projet.

=> CONCLUSION :

Je suis totalement défavorable à ce projet.

Je comprends bien que l'Ile de France doive être desservie, néanmoins, cela ne semble pas être particulièrement mis en avant dans votre projet.

L'île de France est de surcroît suffisamment grande pour ne pas à avoir à la traverser quasiment en son coeur.

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.

Je ne constate aucune solution intelligente pour pallier aux problèmes sonores, aux vibrations ressenties actuellement, ainsi qu'aux problèmes de sécurité.

Le projet ne me paraît pas viable en l'état.

Cordialement,

Envoyé le: Mercredi 16 juillet 2014 16:15:16

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Noisy le vrand

Avis :

Residant en pavillon a moins de 80 m de la voie ferree je suis contr le projet, nous supportons deja beaucoup de nuisances sonores et malgre les courriers des riverains aupres de RFF pour envisager des murs anti bruit rien n'a ete fait. Le bruit a un impact nefaste sur la sante alors qu'est-il prevu de faire pour reduire ces nuisances sonores si ce projet abouti ?
Je n'en isage pas une augmentation du trafic ferroviaire ce serait invivable.

Envoyé le: Mercredi 16 juillet 2014 20:56:13

Nom : LESUEUR

Prénom : Fabrice

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Viry Chatillon

Avis :

Je suis contre le projet, les infrastructures sont déjà insuffisantes et en mauvais état le déraillement de Brétigny-sur-Orge le prouve et ce serai encore les usagers de cette ligne qui l'utilise chaque jour qui serait encore pénalisés.

Envoyé le: Mercredi 16 juillet 2014 22:35:52

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : 94170

Avis :

bonjour,
J'habites au perreux sur marne au pied du viaduc sur lequel passe déjà beauvoup de rer, ter, fret, les trains de fret nous posent un vrai soucis au niveau sonore en ajouter sans sollution de réduction du bruit très performant est inenvisageable.
Cordialement

Envoyé le: Jeudi 17 juillet 2014 10:02:52

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

je ne suis pas favorable pour la construction de ce projet.

Envoyé le: Jeudi 17 juillet 2014 20:37:59

Nom : TRAN

Prénom : Hoang Giap

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

J'habite juste en face de ce chemin de fer, jusqu'à maintenant le train passe pas très souvent mais nous cause déjà beaucoup des nuisances acoustiques.

J'ai déjà changé les vitres en double vitrage mais le bruit des trains est toujours audible et gênant le soir pour dormir.

Je suis donc contre le passage de l'autoroute ferroviaire transatlantique à Neuilly-sur-Marne. Notre qualité de vie s'en trouverait complètement altérée. De plus nos propriétés seraient totalement dévalorisées et invendables.

Envoyé le: Jeudi 17 juillet 2014 22:12

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly/Marne

Avis :

Je suis contre le projet d'autoroute ferroviaire. Aillant un pavillon le long de la voie ferrée et près de l'usine de ciment, je dis halte aux nuisances et à la baisse de la valeur des biens immobiliers. Le maire de Neuilly/Marne Monsieur Jacques Maheas n'a pas communiqué d'information sur ce sujet. Considère t-il une nouvelle fois que nous n'avons pas notre avis à donner?

Envoyé le: Vendredi 18 juillet 2014 08:25:52

Nom : STANKOVIC

Prénom : Mirjana

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Je réside à Bry sur Marne et suis riveraine de la voie ferroviaire. Jusqu'à maintenant nous avons quelques trains dans la journée, le soir et la nuit.

Depuis cette semaine une vingtaine de train minimum traversent ma zone pavillonnaire et nous ne pouvons ni nous mettre dehors ni ouvrir les fenêtres tellement la vitesse et la longueur des trains est importante.

Bry sur marne est une petite commune majoritairement pavillonnaire et là on se croirait sur la chemin de fer, malgré le double vitrage et l'isolation on a l'impression que le train est dans la maison....

Merci mais non à ce projet catastrophe avec de plus une enquête publique ouverte en période de vacances on croit rever!!!!

Envoyé le: Vendredi 18 juillet 2014 08:56:26

Nom : TRITONI

Prénom : Sébastien

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonjour,

Je viens de prendre connaissance de l'enquête publique concernant l'autoroute ferroviaire atlantique.

Tout d'abord je trouve dommage que l'information de cette enquête soit uniquement présente sur un panneau d'informations situé dans une zone peu visible et qu'aucune autre communication n'ait été réalisée sur ce projet auprès des habitants situés à proximité des voies concernées.

Concernant mon avis, je ne vais pas m'opposer à la mise en place d'un projet qui permet de réduire le nombre de poids lourds sur les routes et donc de réduire la pollution associée.

Par contre, étant riverains du tracé emprunté par les trains de frets et vu l'augmentation de leur nombre et de leur taille, je demande que des protections antibruit soient mise en place afin de réduire les nuisances engendrées par ce projet.

Sans avis positif sur cette demande, je serais dans l'obligation de refuser la mise en place de cette autoroute qui augmenterait la pollution sonore autour de mon habitat et déprécierait la valeur de mon bien immobilier.

Cordialement,

Sébastien TRITONI

Envoyé le: Vendredi 18 juillet 2014 11:40:48

Nom : HUBERT-CHAKIR

Prénom : Latifa

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Bonjour,

Préambule :

Il est regrettable que cette enquête soit organisée durant la période estivale.

Je suis contre ce projet dans le cas où ces convoies empruntent des zones fortement urbanisées : attention aux bruits (pollution sonore), dangerosité des produits transportés, risques d'accidents, etc ...

Latifa HUBERT-CHAKIR

Le 18/07/2014

Envoyé le: Vendredi 18 juillet 2014 11:44:59

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Je suis totalement contre ce projet qui va nuire fortement a ma qualité de vie et à la valeur de mon bien immobilier

Envoyé le: Vendredi 18 juillet 2014 13:26:36

Nom : PIRES

Prénom : Élisabeth

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonjour , soyons sérieux se projet n'a pas de sens , vu les risques que sella va entraîner en cas d'accident , les gens comme moi qui habite pres de se train n'a pas envie de se retrouve avec des produit toxique . nous avons acheté exprès éloigne d une gare RER pour être au silence le train qu'il passe actuellement nous l entendons déjà suffisamment , il arrive a réveillé mon fils le soir , les personnes qui sont pour se projet devront peu être dans se cas venir vivre chez moi pendant quelques temps . Merci d avance

Envoyé le: Vendredi 18 juillet 2014 13:41:55

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Bonjour,
En l'état actuel des choses, les convois empruntant la voie ferrée sont déjà source de nuisances importantes pour les riverains dans une zone de forte densité urbaine. Il n'est donc pas admissible de renforcer encore le trafic. Il conviendrait d'envisager un contournement des communes de la petite couronne.
Cordialement,

Envoyé le: Vendredi 18 juillet 2014 15:10:53

Nom : LUKSA

Prénom : Carole

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Ce projet va entrainer une pollution sonore, et des poussières noires issues du ballast vont être soulevée.
Il va également poser des problèmes de sécurité en faisant rouler des trains qui transporteront des matières dangereuses sur une voie vielle (Brétigny)
Et tout ceci, en plein centre ville....
Je suis contre ce projet.

Envoyé le: Vendredi 18 juillet 2014 23:52:59

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Nous sommes tres inquiets sur ce projet .
Depuis quelque temps le trafic ferroviaire a beaucoup augmenté sans aucune consideration pour les nuisances sonores (plus de locomotive diesel)
Les talus ne sont jamais nettoyés les arbres jamais elagues ,alors quelles sont les garanties que la sncf va donner aux riverains pour les nuisances sonores supplementaires ,pour la securite aux abords des voies
Pourquoi notre mairie ne nous a jamais fait part de ce projet

Évidemment nous sommes concients que le trafic des poids lourds sur le réseau routier est un problème mais nous refusons d'etre une des victimes de ce projet sans aucune garantie de protection.

Envoyé le: Samedi 19 juillet 2014 06:34:03

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux

Avis :

Je m'inquiète de l'augmentation du bruit, au Perreux, que provoquerait la mise en place de l'autoroute ferroviaire atlantique.
Je n'y suis donc pas favorable pour cette raison.

Envoyé le: Samedi 19 juillet 2014 16:45:18

Nom : TIJET

Prénom : Marie Laure

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

J'ai noté une forte augmentation du trafic ferroviaire sur la commune de Bry sur marne ce qui engendre une gêne importante des bruits, de la pollution.

Nous sommes venus habiter à Bry sur Marne, réputée pour son calme et sa tranquillité qui sont à présent sérieusement compromis.

Cordialement.

ML TIJET

Envoyé le: Samedi 19 juillet 2014 19:35:29

Nom : GANDRILLE

Prénom : Germain

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevières-Sur-Marne

Avis :

Résident la rue de Champigny côté rive gauche, nous sommes déjà impactés par les nuisance sonores des véhicules et des trains qui passent déjà.

Merci en conséquence de revoir ce projet pour que le train passe hors zone urbain. puisque totalement contre!

Cordialement.

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 09:29:02

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Comment peut-on imaginer faire passer cette autoroute ferroviaire en région parisienne dans des zones déjà saturées en transport de fret .D'autre part , il y a déjà dans cette région (Noisy le Grand,, Bry sur Marne, Neuilly sur Marne) l'autoroute A4 et ces désagréments. Il ne faudrait pas encore en rajouter pour les populations qui n'ont pas la possibilité financière de déménager : faites passer l'autoroute ferroviaire en marge de la région parisienne , là ou l'urbanisation est moins dense.

A noter : Faire une enquête publique du 23 juin au 23 juillet 2014 , en pleine période de vacances , ce n'est pas très fair-play.

Cordialement..

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 12:55:40

Nom : GOLIK

Prénom : Philippe

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Bonjour,

Je suis contre ce projet.

A Drancy nous subissons déjà assez de nuisances avec les convois de marchandises, notamment avec les wagons transportant des éléments radioactifs.

Cordialement.

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 15:04:28

Nom : BRIOUL

Prénom : Therese

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Ormesson-Sur-Marne

Avis :

Je tiens à vous faire part de mon opposition formelle quant au passage des convois supplémentaires qu'engendrerait l'autoroute Ferrovière Atlantique, sur les communes de Chennevières et Ormesson sur Marne, via la voie ferrée existante à flanc de coteaux.

En effet :

Nuisances propres au projet :

- Les nuisances engendrées par le projet, seront majoritairement d'ordre sonore et liées à la longueur hors du commu 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 :

- il y a peu de chance pour qu'un train circulant en rase campagne se voit qualifié de "nuisance sonore".

- mais le terme de nuisance prend toute sa valeur quand il s'agit comme ici d'emprunter une voie ferrée implantée en zone d'habitat très dense (proche banlieue parisienne) et recensant de nombreuses familles avec enfants.

Nuisances préexistantes au projet :

- Actuellement le trafic sur cette voie est de 87 trains quotidiens essentiellement de fret (source RFF) et la nuisance de ce trafic majoritairement est déjà très difficilement supportable, il est donc hors de question d'accepter une augmentation de trafic sur cette ligne qui se traduirait par un niveau de nuisance nocturne inadmissible.

En opposition avec les tendances environnementales actuelles :

- Une époque ou chaque municipalité quelque soit son obédience politique, s'efforce par tous les moyens de lutter contre les nuisances sonores de tous bords (route!/rocodes/autoroutes/voies ferrées/aéroports...) il parait aberrant de proposer le renforcement d'une voie urbaine sans proposer de solution alternative plus éloignée de l'habitat dense du val de marne et en l'occurrence des boucles de la marne à St Maur, Chennevières, Ormesson.

Pour ces motifs, je m'oppose formellement au projet sujet à enquête.

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 15:58:10

Nom : COIGNON

Prénom : Phillippe

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

je suis contre le projet d'autoroute ferroviaire car j'habite le long de la voie ferrée
(voie unique) :

Actuellement le passage des trains de marchandises occasionne de nuisances sonores mais aussi des trépidations de mon habitation;

Deplus la voie ferrée est sur un viaduc ce dernier ne pourra pas supporter un accroissement du trafic d'autant qu'actuellement les parkings qui sont en dessous ont été fermés en raison de l'effritement de la structure en beton;

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 16:05:37

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Je ne suis pas favorable au projet de l'autoroute ferroviaire.

Je demeure dans une résidence en face du chemin de fer, le projet de l'autoroute ferroviaire va provoquer des nuisances sonore plus importante, une perte sur la valeur de mon bien et une vente plus difficile.

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 16:17:52

Nom : BRANDELONG

Prénom : Eric

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

je m'oppose à ce projet d'autoroute ferroviaire. Je n'accepte pas les nuisances que cela entraînerait sous nos fenêtres par notamment les passages de trains d'une si importante longueur (1,5kms) sur la voie de chemin de fer existante et traversant ma commune Neuilly sur Marne.

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 16:26:39

Nom : COIGNON

Prénom : Christine

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

J'habite à Neuilly sur Marne depuis 30 ans et ma résidence est à 100m de la voie ferrée où circulent des convois de marchandises en alternance sur l'unique voie occasionnant des nuisances sonores et environnementales (trépidations...)

Cette voie est implantée dans une zone de plus en plus urbanisée ;

Un accroissement de trafic sur cette portion aurait des conséquences néfastes sur le bien être des habitants , de plus la structure actuelle ne peut supporter une augmentation de trafic : cette voie est installée sur un viaduc : jusqu'à une date récente l'espace entre les arches de l'édifice était de véritables parkings pour la clientèle des commerces limitrophes ; maintenant ils sont grillagés en raison de la chute d'éléments bétonnés du viaduc ;

En résumé je suis contre le passage de l'autoroute ferroviaire atlantique sur la commune de Neuilly sur Marne

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 16:44:23

Nom : BUGNA

Prénom : Christine

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne 93330

Avis :

Résidente à Neuilly sur marne, rue de l'Ermitage, mon habitation principale se situe à moins de 100 mètres de la ligne de chemin de fer qui devrait assurer le transport des camions par ferroutage comme le prévoit le projet d'autoroute ferroviaire.

Ayant été informée du projet de façon fortuite, je souhaite porter à la connaissance de Monsieur Le Préfet, l'absence d'information préalable (hormis l'affichage de l'enquête publique à des endroits improbables) des habitants sur la prochaine mise en oeuvre de ce chantier.

Aucune réunion publique ne semble prévue pour informer les habitants d'Ile de France des conséquences du passage de ces trains sur leur quotidien.

Il ressort des informations que j'ai pu obtenir en consultant le site WWW.viaa.fr, qu'aucune mesure de prévention des nuisances (vibrations, sonores, voire déraillement) au bénéfice des populations et des habitations n'a été envisagée sur le tracé ferroviaire pour la partie nocéenne. Rien donc de prévu afin d'atténuer les conséquences de l'augmentation des passages des trains de ferroutage sur la partie vieillissante de la voie de chemin de fer qui borde entre autre mon habitation.

Cela est inadmissible !

Aucune étude d'impact n'est disponible pour cette partie du trajet. Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres de Seine-Saint-Denis, (Secteurs de nuisance acoustique), réalisé en juillet 2000, indique que pour la zone qui nous concerne, le niveau sonore était déjà le plus élevé (catégorie 1). Cette mesure date de plus de 10 ans. Qu'en sera-t-il avec ce projet?

En l'état actuel du trafic ferroviaire sur cette voie, je subis déjà des nuisances sonores mais également j'ai pu constater des vibrations à l'étage supérieur. Qu'en sera-t-il avec ce projet?

Aucun aménagement j'insiste n'est prévu. Les populations sont ignorées ! La date de clôture de l'enquête publique est fixée au 23 juillet 2014 ! En pleine période des congés d'été !

Monsieur le Préfet, j'attire votre attention sur ce dossier qui reste lacunaire sur les préoccupations environnementales des populations qui vont subir de plein fouet l'augmentation du trafic ferroviaire à quelques mètres de leurs résidences principales. Je demande si le projet est maintenu :

- que de véritables études d'impact sur notre environnement soient réalisées au plus vite afin que l'impact du stess dû notamment au bruit soit mesuré ;
- que des travaux soient engagés, si le projet est maintenu, pour lutter contre les nuisances sonores et vibratoires à venir ; (rien de prévu pour les rails)
- que des murs anti-bruit soient construits,
- que des subventions soient données aux résidents proches de la voie pour améliorer l'isolation acoustique de leurs habitations.
- que les circulations des trains soient rigoureusement encadrées de jour et nulles la nuit entre 22 heures et 6 heures ainsi que les week ends.

Je souhaite donc vous informer de mon opposition à ce projet compte tenu des remarques ci dessus exposées,

Mme Christine BUGNA

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 18:02:43

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Je suis contre le passage des trains transportant des gazs chimiques.

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 18:17:52

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Bonjour,

Pourquoi faire passer un tel trafic en plein cœur de l'Ile de France ? Surtout lorsque l'on entend et voit que les lignes SNCF ne sont pas tellement entretenues (Brétigny, et accident TGV cette semaine en sont la preuve). Imaginez les conséquences en cas d'accidents.....

L'information est inexistante si on ne va pas la chercher, pour les riverains concernés.

La pollution sonore ainsi que les poussières dues à la circulation de longs convois vont augmenter les nuisances qui sont déjà nombreuses en région parisienne.

Nos logements vont perdre de plus de la valeur.

Voilà, voilà quelques remarques qui iront en rejoindre certainement d'autres.

Bonne fin de journée.

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 21:00:58

Nom : JUDEL

Prénom : Claire

Département de résidence : 78

Ville de résidence : Le-Perreux-Sur- Marne

Avis :

Bonjour,

Suite au passage devant un panneau d'affichage municipal, je me suis interrogée sur ce qu'était le projet de l'autoroute ferroviaire Atlantique.

Nouvellement installée dans la commune du Perreux sur Marne, je m'inquiète des nuisances sonores liées à ce projet.

Le passage quotidien de plusieurs dizaines de convois d'un kilomètre de long (prévus dans le projet) me fait craindre une augmentation à l'exposition au bruit.

Je souhaiterais donc que le bruit généré et estimé par les promoteurs, même si ce bruit n'est que "sensiblement" augmenté par rapport au trafic ferroviaire existant, soit atténué par l'installation de murs anti-bruit le long des voies ferrées du Perreux sur Marne (commune où je réside) empruntées par les convois.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à ma demande,
Veuillez croire, Madame, Monsieur en l'expression de mes sentiments respectueux.

Cordialement,
Claire JUDEL

Envoyé le: Dimanche 20 juillet 2014 22:54:33

Nom : DE GRIMOUARD

Prénom : Bertrand

Département de résidence : 75

Ville de résidence : Paris

Avis :

Monsieur Bertrand de Grimoüard
84 rue de Longchamp
75116 Paris

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Habitant une maison familiale sise à Châtellerault, 1 rue de la Grande Eau, à proximité immédiate de la voie ferrée Tours-Poitiers et au niveau de la gare, ma famille et moi sommes régulièrement exposés aux nuisances sonores et vibratoires engendrées par les circulations ferroviaires. Celles-ci sont étroitement liées aux conditions météorologiques (sachant que la maison se situe à l'Est de la voie et que les vents dominants soufflent plus souvent de l'Ouest), à la nature des circulations, à la longueur des trains, ainsi qu'à leur type de freinage et à leur vitesse sachant que les trains lents sont les plus audibles de nuit.

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

26 juin au 23 juillet et que je n'ai pu de ce fait vous faire part antérieurement des observations que le dossier d'enquête suscite de ma part.

Il me semble néanmoins légitime de vous faire part des insuffisances que j'ai relevées dans l'étude acoustique qui m'incitent à mettre sérieusement en doute les conclusions de ce travail et à appréhender très fortement pour mon habitation de la rue de la Grande Eau les nuisances sonores liées à ces nouvelles circulations.

Tout d'abord, je constate que l'étude acoustique écarte la plus grande partie du trajet Tarnos-Dourges pour ne se concentrer que sur le tronçon Niort-Ambarès au terme d'une analyse qui pose plusieurs questions, dont plusieurs d'entre elles ont largement été exprimées par l'autorité environnementale dans son avis.

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

Section 10	Jour dont fret	Soir dont fret	Nuit dont fret	Total dont fret
Situation 2007	78,7 dont 18,4	31,1 dont 6,1	19,0 dont 12, 2	128,8 dont 36,7
Situation future hors AF	80 dont 41,9	28 dont 14	31,9 dont 27,9	139,9 dont 83,8
Situation simulée avec AF phase projet	+4 DB sur AF avec un impact de 0,1 DB contre une augmentation de 4,5 DB par le simple fait de la croissance des circulations	Non examiné	2DB sur AF avec un impact de ,1 DB contre une augmentation 6,8 DB par le simple fait de la croissance des circulations	
Situation simulée avec AF phase programme	27 DB sur AF avec un impact de 0,6 DB contre une augmentation de 4,5 DB par le simple fait de la croissance des circulations	Non examiné	13 DB sur AF avec un impact de 0,6 DB contre une augmentation de 6,8 DB par le simple fait de la croissance des circulations	

Le premier constat est celui d'une forte croissance du fret en l'absence d'autoroute ferroviaire puisqu'entre 2007 et la situation future on passerait de 36,7 trains de fret à 83,8 trains de fret, ce qui signifie plus qu'un doublement des circulations fret. Non seulement la crise a montré une baisse des trafics fret depuis 2007 mais ce doublement hypothétique ne fait que reproduire les hypothèses volontaristes du Ministère des Transports menées depuis plus de vingt ans et constamment démenties par les faits, puisque le trafic ferroviaire de fret est en constante baisse depuis vingt ans.

De surcroît ces hypothèses ont comme conséquence de masquer les effets de l'autoroute ferroviaire puisque si l'on considère le seul trafic de nuit, l'autoroute ferroviaire ajoute bien 2DB au tronçon 10 en phase projet et 13 DB en phase programmée. En effet l'effet différentiel estimé pour le tronçon 10 n'est que de 0,1 DB pour la phase projet et de 0,6 DB pour la phase programme au terme de cette étude.

Le calcul semble en réalité mené exclusivement sur les émissions à la source ce qui évite de considérer toute amplification locale (par exemple freinages en zones urbaines ou liés à des circulations croisées).

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

- à quelle données mesurées se réfère cette amélioration sur la ligne

Lyon-Turin ? S'agit-il de wagons neufs et quelle est l'évolution du bruit pour des wagons plus anciens?

L'âge moyen des wagons du parc ne devrait-il pas être pris en compte dans la simulation?

- comment le freinage est-il intégré dans le calcul du bruit à la source ?

Quant aux vibrations, il est indiqué que celles-ci ne sont pas quantifiables. Mais, je sais d'expérience que ces vibrations sont perceptibles dans mon habitation à chaque passage de train.

Personnellement , je pense qu'il serait utile de procéder à un calcul avec une hypothèse de stabilité du nombre de circulations ferroviaires de fret (hors AF) de façon à mieux identifier l'effet propre du projet et je reste persuadé que la méthode utilisée sous-estime l'effet acoustique réel du projet pour la traversée de Châtellerault si bien que j'émet de fortes réserves sur les conclusions qui en sont tirées par le maître d'ouvrage car le développement de ce nouveau trafic me contraindra à réaliser un double vitrage sur toute la façade Ouest de la maison dont il serait logique qu'elles incombent pour partie au maître d'ouvrage et comme le développement de ces trafics pourrait avoir des conséquences néfastes (telles des fissurations) sur le mur de soutènement réalisé par la SNCF à la fin du XIXème à l'extrémité de ma propriété.

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

Bertrand de Grimoüard

Fait à Paris le 21 juillet 2014

Copie Monsieur le Maire de Châtellerault

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 01:52:12

Nom : DUPRAT

Prénom : Jean-Marc

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Je ne comprends pas la volonté réelle de ce tracé. En quoi le passage AU TRAVERS de l'île de France et en particulier des lignes de la petite couronne parisienne a-t-elle un sens sachant qu'un contournement est possible ?

Pour quel bénéfice expose-t-on les habitants des communes (très densément peuplées) traversées par le tracé du projet à une telle augmentation des risques liés à la sécurité (le rapport sur l'entretien des lignes en IdF suite à la catastrophe de Brétigny est explicite), aux nuisances sonores, et aux coûts supplémentaires que les convois vont entraîner suite à l'usure accrue d'infrastructures déjà surchargées ?

La SNCF ne RESPECTE PAS les normes du COTIF sur ses convois à ma gare de triage de Drancy, je l'ai personnellement constaté de nombreuses fois et cela mets en danger ma famille et mon domicile. Alors non, plus de risques supplémentaires ! Stop aux absurdités !

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 08:57:11

Nom : BEAULIEU

Prénom : Nadine

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Cette lettre s'adresse aux personnes responsables du projet d'autoroute ferroviaire qui n'ont pas jugé bon de nous en informer AVANT sa signature. Avec mes remerciements au Commissaire d'enquête qui a eu le souci de nous éclairer au mieux sur un projet qui nous échappe bien qu'il nous concerne au plus près. L'énorme dossier d'étude que je suis allée consulter en mairie en prenant mon courage à deux mains car il était censé m'apporter des précisions, loin de répondre à mes questions en a généré de nombreuses et des plus essentielles !

Nous venons d'acheter notre maison à Neuilly-sur-Marne à quelque distance de la voie ferrée, il y a tout juste un an et sommes engagés dans de gros travaux de rénovation intérieure. Avant de nous lancer dans cet investissement, nous avons vérifié auprès du service de l'urbanisme de notre commune qu'aucun projet majeur n'était à l'étude, qui pourrait dénaturer notre cadre de vie ou dévaluer notre bien. Les urbanistes nous ont rassuré sur ce point : ils n'avaient pas connaissance de ce projet d'autoroute ferroviaire. Apparemment, personne n'était informé de ce projet, même pas la mairie !!!!!

Avant même de me poser la question du « pour ou contre le transport de FRET par voie ferrée », je suis tarabouillée par la question suivante : « Comment nommer ce manque d'information ? Comment accueillir un projet dont je n'ai pas été informée, qui englutit toutes mes économies et qui modifie sans mon accord la qualité de vie que j'espérais gagner ?

Ma première réaction est la peur (des nuisances), la colère aussi « de subir », la frustration, enfin, immense d'être dépossédée de tout avis avant votre signature à vous. Mais qui êtes vous donc pour ne pas daigner nous informer ? Aviez-vous peur que nous nous opposions d'emblée à votre projet ? Vous auriez peut-être été surpris. Beaucoup de personnes sont plutôt favorables au transport de fret par voie ferroviaire. Mais pas à n'importe quel prix et sous certaines conditions ! Est-ce cela que vous n'aviez pas envie d'entendre ? En ce qui me concerne j'aurais aimé avoir le sentiment de pouvoir prendre mes propres responsabilités et réfléchir calmement à mes propres convictions avant de m'opposer de fait à un procédé qui me blesse ! Ce sont ces émotions de peur, de colère et d'impuissance qui semblent transparaître dans les lettres qui vous sont adressées. La question est me semble-t-il profondément citoyenne « Nous avons tous des droits et des devoirs ». Bafouer ce principe de base ne peut amener de coopération constructive. Si nous avons le devoir de réfléchir à la préservation de notre environnement, nous avons aussi le droit de participer pleinement et en toute conscience à l'élaboration d'un projet de cette envergure ! Car il s'agit bien d'un projet de grande envergure et conséquences !

Ma deuxième réaction est la suivante : Si les citoyens n'ont pas été consultés ni les municipalités informées, je serais tentée de penser que ce projet présente des caractéristiques « ennuyeuses », lèse des populations, comporte des risques.... On est généralement heureux et fier d'annoncer des bonnes

nouvelles, moins heureux et moins fier d'en annoncer des mauvaises, non ? Vous avez donc décidé de passer en force et de « sacrifier » à certains principes démocratiques au profit d'un projet « écologique » d'envergure nationale et internationale ! Une question toutefois : Etes-vous vous-mêmes certains, en vos « âmes et consciences » en espérant qu'il ne s'agisse pas là de « gros mots », d'avoir anticipé tous les risques et nuisances, protégé les personnes au même titre que l'environnement ? J'espérais trouver du réconfort dans la lecture des énormes dossiers d'étude : j'en ressors épuisée, découragée, effrayée. Tout semble vague, générique, compartimenté, expérimental, abstrait. Impersonnel !

Pour parler « Etude », il me semble important de faire remarquer qu'il n'y avait AUCUN tracé précis sur une carte dans le dossier d'étude mis à notre disposition. Un comble quand même ! Merci à Mr le Commissaire de nous avoir montré une carte lors de notre rendez-vous en mairie.

Quant aux tableaux d'impact PREVISIONNELS pour notre tracé, ils sont ALARMANTS :

TRAFIC FRET ACTUEL (journée) : 14,2
PHASE PROJET (journée) : 22,7
PHASE PROGRAMME (journée) 33,3 dont 13 TRAINS DE 1 050 m !!

TRAFIC FRET ACTUEL (nuit) : 7,1
PHASE PROJET (journée) : 10
PHASE PROGRAMME (journée) 17 dont 7 TRAINS DE 1 050 m !!

Soit, si les chiffres sont exacts, un trafic PLUS DE 2 FOIS SUPÉRIEUR au trafic actuel sur une dizaine d'année !!

Et d'ailleurs, en quoi ces chiffres vous engagent-ils à moyen terme ? Dès lors où le projet est validé, qui vous empêche de faire passer un train toutes les 5 minutes sur cette ligne ? Qui vous empêche d'ailleurs, en regard de la libre concurrence, de louer votre réseau à des transporteurs étrangers EN PLUS de votre propre trafic. C'est tout de même l'objectif non ? On ne peut pas imaginer qu'un projet si coûteux ait vocation à rester « petit » et « national ».

Dans le même tableau, l'impact acoustique affiché en décibels annonce :

0,3 dans la phase projet ; 0,9 dans la phase programme ! C'est bien sûr une moyenne ! Et ce ne sont que de chiffres. Et d'ailleurs à quelle vitesse passent-ils ? Et même si vous répondiez à ces questions par un tableau, « ça fait quoi concrètement dans mes oreilles, dans mon jardin, dans ma maison quand tous ces trains passent au pied de chez moi ? » Si aucun tableau ne peut apporter de réponse, une chose est sûre, c'est que cela transforme radicalement mon environnement et envahit mon espace personnel ! violemment !

L'impression épouvantable de nager dans des eaux troubles et sans fond, de n'avoir aucun élément concret sur lequel m'appuyer. C'est une épée de Damoclès qui est venue se poser sur ma tête, le jour où DE FAÇON TOTALEMENT FORTUITE, je suis tombée sur une affiche annonçant une enquête pour un projet d'autoroute ferroviaire qui avait déjà été signé. Nous étions le 20 juin, l'enquête commençait quelques jours plus tard et personne n'était informé.

Pour enfoncer le clou là où cela fait mal, 25 communes avaient été oubliées dans l'enquête publique ! Des communes en Ile-de-France, là où la densité de population est la plus élevée et donc problématique. L'enquête a donc été ouverte pour ces populations « oubliées » du 23 juin au 23 juillet !!! Pendant les vacances d'été !!!

Outre le bruit, quelles GARANTIES, avez-vous, avons-nous qu'aucun risque n'existe pour notre santé ? Quels matériaux transportez-vous ? Votre réponse actuelle sera-t-elle d'ailleurs la même dans 10 ans, dans 20 ans ? J'en doute, bien évidemment. En cas de déraillement d'un train, imaginez-vous l'impact que cela pourrait avoir en plein cœur de zones urbaines à fortes densités de population ? Tout

le monde sait que le risque Zéro n'existe pas. Comment pouvez-vous l'ignorer ? Comment pensez-vous acceptable de prendre le moindre risque ? Cette question me laisse perplexe car je doute que quiconque accepte de prendre cette responsabilité à son propre compte.... Enfin, avez-vous étudié de près l'état des ponts et la voie ferrée à Neuilly-sur-Marne notamment ? Des fissures multiples ont été constatées depuis des années nous informe-t-on. Mais lors de notre rendez-vous avec le commissaire d'enquête, nous sommes informés qu'il n'y a pas de travaux de prévus à cet endroit-là malgré l'intensification du trafic ! Comment dormir en paix au milieu de tant de contradictions ?

Enfin et parce que chacun est concerné par la valeur de son bien, comment ignorer qu'un tel projet est synonyme de DEPRECIATION ? Comment appelez-vous cela « Pas de chance », « Tant pis pour vous ! » ??

POUR CONCLURE ET RESUMER :

Je déplore le manque de confiance qui nous a été donnée dans l'élaboration de ce projet EN AMONT de sa signature et m'élève contre un procédé qui « me prend en otage » et « me pose en victime ». Comment pouvons-nous nous résoudre à être « perdants sur toute la ligne ? »

Je suis favorable, pour ne pas dire « j'exige » une réflexion qui porte sur la protection de l'environnement (oui !) SI et uniquement SI elle ne s'opère pas au détriment de l'humain. Je demande que l'on tienne compte des facteurs de risque dans le choix du tracé et la nature des matériaux transportés pour la sécurité de tous. Je demande enfin, pour réduire les nuisances sonores que des murs ANTI-BRUIITS soient construits AVANT le lancement de la phase Projet si le projet était amené à voir le jour dans ma commune contre mes convictions personnelles selon lesquelles IL EST IRRATIONNABLE ET NON RESPONSABLE de faire passer une autoroute ferroviaire au plein cœur de zones aussi denses en population !

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 13:37:03

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevières-Sur-Marne

Avis :

Sur la commune de Chennevières-sur-Marne, la ligne ferroviaire passe dans les coteaux de Chennevières qui constituent un site classé.

La densité immobilière et le nombre de personnes concernées est important et il est impensable de nuire à l'équilibre de vie déjà très bruyant des habitants. Les quartiers concernés par l'autoroute ferroviaire souffrent déjà du bruit des nombreux avions, et des routes, ce serait inepte de rajouter à tout cela une nuisance supplémentaire.

C'est un problème de santé publique !!!!!

Ce projet, sans doute utile ne doit pas se faire sans aménagement pour la tranquillité et la santé.

La construction d'un tunnel anti-bruit dans les zones habitées est indispensable pour la santé des populations à proximité de l'ouvrage.

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 15:01:50

Nom : FREYTET

Prénom : Melodie

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonjour,

Comment peut-on envisager un projet d'AUTOROUTE ferroviaire qui passe en plein milieu des villes les plus denses de la France, en plein coeur de l'Ile de France.

La Seine Saint Denis, déjà victime de son passé industriel, se remet peu à peu en tentant de réhabiliter ses sites et voici qu'on nous impose des nuisances supplémentaires avec aucun projet d'aménagement des lignes existantes !!!

Il suffit de lire l'extrait ci-dessous provenant du dossier annexe de l'étude d'impact pour en avoir la chair de poule.

Habitante de Neuilly sur Marne, la ligne ferroviaire existante passe au raz des maisons en plein milieu d'une zone résidentielle. Aucune distance minimale n'a

été respectée avec les plus proches maisons. Le bruit ne rencontre aucun obstacle et se propage à des centaines de mètres à la ronde. Et on parle de nuisances jour et nuit !

Ce projet ne peut pas se lancer sans la prise en compte :

- de l'augmentation des nuisances sur lignes existantes,
- de la possibilité concrète sur le terrain de les limiter par des murs anti-bruit ou autre technique,
- et de l'assurance que les pouvoirs publics responsables du projet débloqueront le budget nécessaire pour les réaliser !

--EXTRAIT du dossier disponible sur viia.fr --

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

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

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

De plus, sur les sections ne présentant pas le critère de modification significative (là où cette recherche serait réalisée, puisque ailleurs la question sera traitée directement dans le cadre du projet lui-même), seule une étude prenant en compte les particularités locales est pertinente pour valider la réalité de l'apparition du PNB.

A titre d'information, pour la région RFF Centre Limousin, on a recensé, sur la ligne 570 000 concernée par le projet, 819 bâtiments PNB (correspondant à 1014 logements, soit 3042 personnes exposées au-dessus des seuils PNB) et le bilan global des plans proposé pour leur résorption a été estimé en première évaluation à 28 M€HT pour l'ensemble des observatoires départementaux.

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 16:14:18

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonjour

Ce projet est une hérésie car il fait passer d'énormes train en plein centre des villes. Les conditions sonores déjà déplorables de nos jours vont se dégrader grandement. Qu'en est-il des maisons en bordures des voies ? Des solutions anti bruits sont-elles prévues ? Des dédommagements ? Car nous parlons la de trafic ferroviaire jour ET nuit.

De plus, avez vous pris en compte les dangers que cela implique ? N'oubliez pas que ces trains vont rouler sur le même type de voies que celle de la gare Bretigny !!! Pensez aux dégâts quand un train de marchandise déraillera en plein milieu d'habitations (je ne dis même pas "si" mais "quand" car cela arrivera fatalement. Le coût d'entretien des voies n'étant assumé par personne !)

Frédéric Peuret.

Habitant inquiet de Neuilly sur marne.

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 16:14:18

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonjour

Ce projet est une hérésie car il fait passer d'énormes train en plein centre des villes. Les conditions sonores déjà déplorables de nos jours vont se dégrader grandement. Qu'en est-il des maisons en bordures des voies ? Des solutions anti bruits sont-elles prévues ? Des dédommagements ? Car nous parlons la de trafic ferroviaire jour ET nuit.

De plus, avez vous pris en compte les dangers que cela implique ? N'oubliez pas que ces trains vont rouler sur le même type de voies que celle de la gare Bretigny !!! Pensez aux dégâts quand un train de

marchandise déraillera en plein milieu d'habitations (je ne dis même pas "si" mais "quand" car cela arrivera fatalement. Le coût d'entretien des voies n'étant assumé par personne !)

Frédéric Peuret.
Habitant inquiet de Neuilly sur marne.

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 16:18:02

Nom : FRANJA

Prénom : Carlos

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Madame, Monsieur,
Je réside avec ma famille à Bry Sur Marne (Val de Marne) et y est heureux. L'un des atouts est le calme et la tranquillité. Avec ce projet, vous allez anéantir notre projet de vie par l'augmentation des nuisances sonores, des poussières et les risques d'accidents ferroviaires.
J'en 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.

Bien cordialement,

Mr Carlos FRANJA

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 16:23:06

Nom : M. VILAIN, Maire de VIRY-CHATILLON

Prénom : Jean-Marie

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Viry-Chatillon (91170)

Avis :

Monsieur le Président,

Je informe que la Conseil Municipal de la commune de VIRY-CHATILLON (91170) a délibéré en sa séance du 10 juillet 2014 afin d'émettre un avis dans le cadre de l'enquête publique de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique (AFA).

Un exemplaire de cette délibération vous est transmis ce jour par courrier recommandé avec accusé de réception.

Salutations respectueuses.

Fait à Viry-Chatillon, le 21 juillet 2014

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 16:39:35

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Villeneuve-Saint-Georges

Avis :

Bonjour,

J'aimerais faire une remarque quant à la nuisance sonore lié aux passages de ces trains. J'habite à Villeneuve Saint Georges depuis près de 3 ans non loin de la gare de triage. La nuit est rythmée par le bruit incessant des trains sans compter le bruit des voitures roulant sur la route située à environ 10 mètres de chez moi. Le sommeil n'est nullement réparateur.

En journée il faut également y ajouter le bruit des avions en provenance ou partance de l'aéroport d'Orly.

Il réside une véritable nuisance sonore à Villeneuve Saint Georges.

Ce projet est peut-être novateur et permettra de diminuer le taux de CO2 mais il ne faut pas que cela se fasse au détriment du confort de vie des habitants. La création de cette autoroute ferroviaire doit être sécurisée sur le plan sonore et ne pas provoquer une cacophonie à toute heure de la journée et de la nuit.

Le bruit est l'un des facteurs de stress et de fatigue pour l'humain; je ne pourrais en supporter davantage. Je craque déjà au vu de la situation actuelle.

Il faut que cette question soit étudiée par les ingénieurs/ personnes en charge du projet sinon pour moi, ce projet n'est pas recevable.

Merci pour votre attention.

Cordialement,

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 16:46:40

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Je viens d'être informée de ce projet par une amie.

Comment peut-on imaginer faire passer cette autoroute ferroviaire en région parisienne dans des zones déjà saturées en transport de fret .D'autre part , il y a déjà dans cette région (Noisy le Grand,,Bry sur Marne, Neuilly sur Marne) l'autoroute A4 et ses désagréments. Il ne faudrait pas encore en rajouter pour les populations qui n'ont pas la possibilité financière de déménager : faites passer l'autoroute ferroviaire en marge de la région parisienne , là ou l'urbanisation est moins dense.

A noter : Faire une enquête publique du 23 juin au 23 juillet 2014 , en pleine période de vacances , ce n'est pas très correct et montre le peu d'intérêt pour les habitants concernés.

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 18:17:53

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 77

Ville de résidence : Ozoir la Ferrière

Avis :

La maison familiale est située le long de la ligne concernée. La communication de la part des collectivités a été quasi nulle et indirect. Très peu de riverains sont au courant du projet. Le développement économique est certes important mais l'ampleur de ce projet mettant en péril la qualité de vie d'un nombre important de personnes ne doit pas se faire sans communication. Le Conseil municipal de la ville de Chennevières cherche à éviter le sujet. Un rdv pris de notre propre chef nous informe que la construction de tunnels est trop coûteuse. Quelles sont les mesures de protection envisagées pour les zones habitées? Murs anti-bruits? Tunnels?

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 19:17:25

Nom : BLEUZE

Prénom : Christian

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevières s/ Marne

Avis :

Autoroute Ferroviaire Atlantique (AFA)

Enquête publique juillet 2014

Monsieur le Commissaire Enquêteur

J'apprends par voie de presse qu'un très important projet de ferroutage dénommé « Autoroute Ferroviaire Atlantique » est en cours de finalisation et qu'une enquête publique a été diligentée sous votre autorité.

je tiens à vous faire part de mon opposition formelle quant au passage de ces convois supplémentaires sur la commune de Chennevières via la voie ferrée existante à flanc de coteaux.

en effet :

nuisances propres au projet

- 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 !)
 - o au niveau de l'intensité du bruit de roulement
 - o aussi bien qu'au niveau de la durée de la nuisance
- les notions de « nuisance sonore » et d'intensité sont bien entendu subjectives :
 - o il y a peu de chance pour qu'un train circulant en rase campagne se voie qualifié de « nuisance sonore »
 - o mais le terme de nuisance prend toute sa valeur quand il s'agit comme ici d'emprunter une voie ferrée implantée en zone d'habitat très dense (proche banlieue parisienne) et recensant de nombreuses familles avec enfants

nuisances préexistantes au projet

- Actuellement le trafic sur cette voie est de 87 trains quotidiens essentiellement de fret (source RFF) et la nuisance de ce trafic majoritairement nocturne est déjà très difficilement supportable il est donc hors de question d'accepter une augmentation de trafic sur cette ligne qui se traduirait par un niveau de nuisance nocturne inadmissible.

en opposition avec les tendances environnementales actuelles

- À une époque où chaque municipalité quelque soit son obédience politique, s'efforce par tous les moyens de lutter contre les nuisances sonores de tous bords (route/rocodes/autoroutes/voies ferrées/aéroports ...) il paraît aberrant de proposer le renforcement d'une voie urbaine sans proposer de solution alternative plus éloignée de l'habitat dense du val de marne et en l'occurrence des boucles de la Marne à St Maur et Chennevières.

pour ces motifs je m'oppose formellement au projet sujet à enquête

C.BLEUZE

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 19:19:37

Nom : BODART

Prénom : Pascal

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevières s/ Marne

Avis :

Autoroute Ferroviaire Atlantique (AFA)

Enquête publique juillet 2014

Monsieur le Commissaire Enquêteur

J'apprends par voie de presse qu'un très important projet de ferroutage dénommé « Autoroute Ferroviaire Atlantique » est en cours de finalisation et qu'une enquête publique a été diligentée sous votre autorité.

je tiens à vous faire part de mon opposition formelle quant au passage de ces convois supplémentaires sur la commune de Chennevières via la voie ferrée existante à flanc de coteaux.

en effet :

nuisances propres au projet

- 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 !)
 - o au niveau de l'intensité du bruit de roulement
 - o aussi bien qu'au niveau de la durée de la nuisance
- les notions de « nuisance sonore » et d'intensité sont bien entendu subjectives :
 - o il y a peu de chance pour qu'un train circulant en rase campagne se voie qualifié de « nuisance sonore »
 - o mais le terme de nuisance prend toute sa valeur quand il s'agit comme ici d'emprunter une voie ferrée implantée en zone d'habitat très dense (proche banlieue parisienne) et recensant de nombreuses familles avec enfants

nuisances préexistantes au projet

- Actuellement le trafic sur cette voie est de 87 trains quotidiens essentiellement de fret (source RFF) et la nuisance de ce trafic majoritairement nocturne est déjà très difficilement supportable il est donc hors de question d'accepter une augmentation de trafic sur cette ligne qui se traduirait par un niveau de nuisance nocturne inadmissible.

en opposition avec les tendances environnementales actuelles

- À une époque où chaque municipalité quelque soit son obédience politique, s'efforce par tous les moyens de lutter contre les nuisances sonores de tous bords (route/rocodes/autoroutes/voies ferrées/aéroports ...) il paraît aberrant de proposer le renforcement d'une voie urbaine sans proposer de solution alternative plus éloignée de l'habitat dense du val de marne et en l'occurrence des boucles de la Marne à St Maur et Chennevières.

pour ces motifs je m'oppose formellement au projet sujet à enquête

signature

P.BODART

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 19:23:22

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonsoir,

Nous habitons à 100 mètres de la gare de Neuilly sur Marne dans une résidence des années 70, il y a déjà du passage sur cette voie ferroviaire (entre 5 et 10 trains par jour en moyenne), imaginez les

nuisances sonores que cela engendre, alors s'il y a cette autoroute ferroviaire avec des trains de 1 km, les nuisances seraient décuplées et de plus cela va faire baisser la valeur de nos appartements.

Si l'autoroute ferroviaire est autorisée par les autorités compétentes, ces dernières n'ont qu'à faire mettre des murs antibruit sur toute la longueur de la voie.

Nous sommes conscients qu'il faut trouver des solutions pour le bien de tous les acteurs (riverains, collectivités, utilisateurs de cette voie...), mais il faut le faire en dépit du bon sens, des différents avis de chacun afin de trouver une solution adéquate.

De plus, nous déplorons le fait de ne pas avoir été prévenu de ce projet alors que nous habitons dans une ville concernée.

Cordialement.

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 19:42:00

Nom : FAYOLLE

Prénom : Christelle

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Madame, monsieur

Nous habitons aujourd'hui rue Jules lamant et ses fils a neuilly sur marne et n'espérons pas le passage de cette autoroute ferroviaire devant nos fenêtre. S'accommoder du passage des trains actuelle est déjà très difficile. Mais il est normal et justifié par une fréquence nous permettant tout de même de vivre sans nuisance insupportable. Cependant la longueur des trains et leurs fréquences changeraient avec l'ouverture de cette autoroute. Ceci n'est pas envisageable . Nous vivons tous juste devant ces voies. Ils nous semblaient que la volonté actuelle était dans la réduction des nuisances sonores auprès des riverains. Alors pourquoi nous l'infliger à présent. J'espère que vous prendrez en compte nos.avis.

Bien cordialement,

Envoyé le: Lundi 21 juillet 2014 22:48:22

Nom : PERRIER

Prénom : Michel

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonjour,

Je suis syndic bénévole d'une association syndicale libre "Le Clos Villebois" sis 75 avenue Paul Doumer 93330 Neuilly sur Marne.

L'ensemble des copropriétaires est opposé à l'augmentation du trafic ferroviaire déjà assez conséquent.

Il y a beaucoup de trains et certaines nuits c'est le chassés croisés de trains très longs lourds par le poids et les matériaux. La gêne au quotidien, le bruit, les vibrations, l'inquiétude sur la sécurité par la vieillesse des équipements, des ponts et du réseaux.

Déjà depuis 13 ans nous entendons les belles paroles de mûrs anti-bruits !!!!

Nous sommes déjà dans un département pas gâté par la notoriété et maintenant si le trafic augmente nos maisons n'auront plus de valeurs lors de la revente.

Je trouve bien dommage que le sujet ressorte en période estivale d'où beaucoup de Nocéens en vacances.

Je reste à votre dispositions pour plus de renseignements.

Bien Cordialement

Michel PERRIER

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 09:05:00

Nom : LOURENCO

Prénom : Daniel

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Mesdames, Messieurs les responsables du nouveau projet d'autoroute ferroviaire Atlantique traversant notamment ma commune de résidence, NEUILLY SUR MARNE, je voulais vous avertir des conséquences du passage de cette nouvelle autoroute ferroviaire par la Commune de NEUILLY SUR MARNE étant résident au sein de cette commune depuis plus de 40 ans, domicilié le long de la voie ferroviaire existante actuellement.

Des trains de marchandises d'une longueur moyenne passent depuis toujours et encore actuellement sur cette voie ferroviaire à des fréquences relativement espacées ce qui engendre déjà des nuisances sonores pour les personnes résidentes le long de cette voie ferrée mais qui restent raisonnables.

Par la création de cette nouvelle autoroute ferroviaire, la fréquence des passages de trains va naturellement augmentée, ce qui entrainera de très fortes nuisances sonores pour les résidents qui pourraient peut être même avoir des conséquences sur la santé des résidents du fait du volume des décibels produites par le passage répétitifs de trains d'1Km 50 de long qui sera forcément supérieur aux normes autorisées.

De plus, le risque d'accident va augmenté car, comme vous le savez, le risque zéro de déraillement d'un train n'existe pas et la probabilité de déraillement de ces trains va augmenté du fait de l'augmentation du nombres de passages de trains sur cette voie, celle - ci étant relativement vétuste

tout en sachant qu'à l'heure actuelle cette dernière n'est pas entretenue régulièrement car de nombreux arbres longent cette voie ferrée et ne sont pas élagués régulièrement comme cela devrait être.

Enfin, la mise en place de cette nouvelle autoroute ferroviaire provoquerait également un préjudice financier pour les résidents le long de la voie ferrée avec une dégradation de la valeur des biens immobiliers construits le long de la voie ferrée pour les personnes propriétaires de leur logement car le jour où ces derniers souhaiteront revendre leur bien immobilier, ils auront beaucoup plus de difficultés qu'auparavant du fait du fait de passages récurrents de trains entraînant un fort risque d'accidents, des nuisances sonores et visuelles très importantes, ce qui pourrait décourager bon nombre d'acquéreurs potentiels.

En conséquence, pour l'ensemble de ces raisons, il me paraît vraiment inopportun que ce projet de nouvelle autoroute ferroviaire passe par notre commune, NEUILLY SUR MARNE.

Je tenais à vous faire part de mon point de vue.

Vous en remerciant par avance,

Cordialement.

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 09:38:41

Nom : Conseil Général de l'Oise

Prénom : François BONAMY, Service Infrastructure Fluviales, Pôle Aménagement et Mobilité

Département de résidence : 60

Ville de résidence : Beauvais

Avis :

Avis du Conseil général de l'Oise

Le Conseil Général de l'Oise est très favorable au développement des modes de transports marchands alternatifs à la route, ainsi qu'il l'a montré en s'engageant fortement en faveur de la création du Canal Seine Nord Europe.

Membre du Syndicat Mixte du Port fluvial de Longueil Sainte Marie avec la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées et de l'Agglomération de la Région de Compiègne, il a participé pleinement à l'aménagement de cette plateforme multimodale et à son développement, outil visant, lui aussi, à développer une alternative à la route pour le transport de marchandise.

La Plateforme multimodale de Longueil sainte Marie, inscrite au Contrat de Plan Etat Région, a réalisé sa première phase d'investissement avec la création de terminaux fluviaux conteneurs et granulats. La deuxième étape concerne la création d'une desserte ferroviaire qui réactivera un embranchement existant sur la voie ferrée Compiègne Ormoy Villers , ligne ferroviaire que doit également utiliser l'autoroute ferroviaire . Les études de faisabilité de cette desserte sont actuellement en cours.

Le Conseil général souhaite ainsi attirer l'attention de la commission d'enquête et de l'Etat sur trois points :

1- La ligne ferroviaire Compiègne Ormoy Villers n'est pas encore saturée en terme de sillons disponibles, mais il conviendra de veiller à ce que l'autoroute ferroviaire atlantique ne bloque

pas la possibilité, pour la plateforme de Longueil, d'exploiter également la voie, plusieurs trains pouvant être générés par jour à terme ;

2- 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.

3- l'autoroute ferroviaire ne devra pas avoir d'incidence négative sur la circulation des voyageurs sur les lignes concernées, sur tous les plans : fréquence, régularité et possibilités de développement.

Par ailleurs concernant les infrastructures départementales le projet ne pose pas de problème particulier avec les projets départementaux, mais il conviendra de mesurer l'impact du trafic ferroviaire supplémentaire sur la sécurité des passages à niveau concernant les RD, et préciser, le cas échéant les mesures à mettre en place. »

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 09:49:53

Nom : LEMONNIER

Prénom : Gilles

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonjour,

Actuellement, la situation des trains de marchandises et de voyageurs est déjà insupportable à Neuilly sur Marne.

Nous résidons à moins de 30 mètres de la voie ferrée et l'immeuble à proximité de notre maison est situé à environ 10 mètres de celle-ci.

Cette voie ferrée est surélevée et il n'y a comme protection en contrebas qu'un simple grillage où se trouvent une grande aire de jeu pour les enfants et un parking.

A l'heure actuelle, déjà, il n'y a aucune garantie de sécurité vis-a-vis des résidents et des habitations, notamment en raison de la nature des produits transportés 'matériaux extrêmement dangereux' (radio-actifs !!!) des trains de marchandises.

Si ce projet se réalise, l'augmentation du trafic va augmenter considérablement les risques.

Nous sommes régulièrement réveillés la nuit par le bruit et les vibrations malgré le double-vitrage et les fenêtres fermées.

Dans l'état actuel des choses, il aurait fallu couvrir les voies qui traversent les zones d'habitations.

Nous sommes absolument contre ce projet qui ne va qu'aggraver la situation actuelle, et de plus, déprécier fortement la valeur de notre maison.

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 11:24:56

Nom : LEBRETON

Prénom :Dominique

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Viry Chatillon

Avis :

mardi 22 juillet 2014
un nouvel élan pour Viry Chatillon
Dominique LEBRETON
33 avenue Baronne de Laroche
91170 VIRY CHATILLON

dlebreton91@orange.fr

Monsieur le Président,

Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, service de transport longue distance destiné aux remorques est maintenant dans une phase active avec la mise en place de deux enquêtes publiques.

Notre association citoyenne de Viry Châtillon en Essonne souhaite apporter au registre de l'enquête sa contribution.

Le projet qui se construit serait déployé du sud ouest au nord Pas de Calais, son tracé empruntera la ligne Paris-Orléans et passerait sur le territoire de Viry Châtillon.

Notre association est favorable à tous les projets qui permettent d'avoir des alternatives aux tous camions sur les axes routiers.

Mais notre association ne souhaite pas s'engager sur le projet tel que vous l'avez défini dans votre enquête publique sans connaître en terme d'impact car aucune étude n'a été faite dans ce sens sur la protection des populations sur l'exposition à tous les bruits, les conséquences en terme de vibration, de sécurité sur la maîtrise des risques technologiques, la surcharge des voies sur notre territoire avec les lignes de RER

Nous souhaiterions savoir sur une solution alternative au contournement de l'Ile de France a été réalisée.

Suite aux problématiques ci-dessus, aux informations que nous avons en notre possession, à notre participation au Conseil Municipal du 10 juillet, nous sommes très inquiets et pas favorable à ce projet sur notre ville et plus directement sur notre département.

Notre association et moi même restons à votre disposition, Monsieur le Président et je vous prie de croire à l'assurance de notre considération

Dominique LEBRETON
Président d'un nouvel élan pour Viry Châtillon

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 11:29:56

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Si, en tant que citoyens, nous ne pouvons que nous réjouir d'une politique ambitieuse visant à limiter le trafic routier au profit du rail, force est de constater qu'en l'état, le projet d'autoroute ferroviaire n'est pas de nature à rassurer les habitants de la région parisienne, déjà exposés aux nuisances sonores.

Si je comprends bien, les impacts dans cette zone étant jugés faibles, il ne sera procédé à aucune étude détaillée et aucune mesure de réduction ne sera envisagée. Cela me semble inacceptable.

Plusieurs points figurant dans les documents me semblent peu précis, voire contestables.

- les évaluations acoustiques présentées en sont pas cohérentes avec les mesures effectuées par le département et les communes. D'après ces mesures, la voie de fret a été classée comme infrastructure de type 1, entraînant des nuisances qui sont déjà jugées excessives. Les évaluations des études d'impacts semblent minimisées. Cela ne reflète pas, en tout cas, la perception des nuisances par les populations (concrètement, il est impossible de tenir une conversation en extérieur au passage d'un train, même à plusieurs dizaines de mètres de la voie).

- s'il est louable de vouloir exploiter au maximum les infrastructures existantes en région parisienne, l'état et l'entretien de ces 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. A quoi bon se projeter dans des projets d'avenir quand les problèmes existants ne sont pas traités.

En résumé, pour ce qui concerne l'est parisien, des études plus poussées, davantage de concertation et des engagements concernant l'existant me semblent nécessaires. Ouvrages d'art, pose de parois anti-bruit, et même élagage de la végétation : on parle de ces sujets, qui sont de la responsabilité de RFF, depuis plus de 10 ans maintenant dans les conseils municipaux concernés, sans avancée notable. Il faudrait d'abord traiter ces sujets afin de rendre acceptable tout projet de développement du fret ferroviaire.

Merci

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 11:47:55

Nom : MAHEAS

Prénom : Jacques

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-sur-Marne

Avis :

Monsieur le Président,

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

En ma qualité de Maire, représentant la Commune de Neuilly-sur-Marne, je vous informe que j'émet un avis défavorable sur ce projet pour les motifs suivants :

Les ouvrages ferroviaires situés à Neuilly-sur-Marne, notamment le grand viaduc traversant la Marne et l'ex RN34, sont dans un état de dégradation très avancé. Cet état engendre aujourd'hui des problèmes importants de sécurité qu'il est nécessaire de résoudre avant d'entrevoir toute modification d'usage. En effet, la structure du viaduc ferroviaire est fortement usée et présente de très nombreuses épaufrures donnant à voir le ferrailage du béton armé ainsi que des traces d'infiltrations importantes qui attaquent le mortier. Le décèlement de certains blocs de bétons ont contraint le gestionnaire du site à condamner les espaces sous les arches utilisés initialement pour du stationnement. On ne peut que s'interroger des conséquences de l'augmentation du trafic dans un tel contexte.

Si le ferroutage apparaît comme une solution pertinente, il n'est pas acceptable, en revanche, que l'itinéraire retenu traverse une zone dense d'habitations et d'équipements comme à Neuilly-sur-Marne. D'autant plus dans le contexte actuel du Grand Paris où le territoire communal est identifié comme zone de densification urbaine. Je rappelle que la ligne de la grande ceinture avait été conçue en 1935 comme une rocade permettant d'éviter Paris et de la proche banlieue. Il eût été préférable que Réseau Ferré de France procède de la même démarche et propose un autre itinéraire contournant les zones denses de la Seine Saint Denis.

A cet égard, les impacts du projet sur le bruit et les vibrations ainsi que le transport de matières dangereuses sont des sujets essentiels dès lors qu'ils se posent dans des territoires urbanisés. Ils sont mal traités dans le dossier. La circulation des trains aura des incidences significatives sur le bruit et les vibrations. Les nocéens qui se sont exprimés à ce jour sur le registre d'enquête publique en mairie sont tous opposés au projet car le dossier n'apporte aucune précision sur les mesures compensatoires mises en œuvre pour éviter l'aggravation des nuisances qu'ils subissent déjà. Cette remarque est loin d'être anecdotique. 804 bâtiments, soit environ plus de 10 000 nocéens sont concernés par la zone exposée au bruit dû à l'infrastructure ferroviaire. Il est simplement inconcevable que le dossier ne comporte pas de propositions d'implantation d'écrans acoustiques sur le territoire de Neuilly-sur-Marne. Sur cet unique point, le projet ne saurait être autorisé en l'état.

Les enjeux environnementaux du projet réside avant tout dans le report modal de la route vers le ferroviaire d'une partie du transport de marchandises entre l'Espagne et l'Europe du Nord. Les avantages induits (réduction de la pollution de l'air, sécurité routière, décongestion routière, consommation énergétique) s'entendent à l'échelle nationale. Les bénéfices auront des retombées très limitées à l'échelle de Neuilly-sur-Marne rendant l'acceptation du projet par la population impossible.

Enfin, je m'interroge sur les conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête publique. Cette enquête est conduite sur une durée d'un mois en pleine période estivale. Bon nombre de mes concitoyens, en vacances, n'auront pas l'occasion d'en prendre connaissance et d'y exprimer leur avis à temps. C'est une situation que je déplore, particulièrement au regard de l'importance du sujet.

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

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

Jacques MAHEAS

Envoyé le:Mardi 22 juillet 2014 11:58:58

Nom : MASSOT

Prénom : Guy

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevieres-Sur-Marne

Avis :

Monsieur le Commissaire Enquêteur

J'apprends par voie de presse qu'un très important projet de ferroutage dénommé « Autoroute Ferroviaire Atlantique » est en cours de finalisation et qu'une enquête publique a été diligentée sous votre autorité.

je tiens à vous faire part de mon opposition formelle quant au passage de ces convois supplémentaires sur la commune de Chennevières via la voie ferrée existante à flanc de coteaux.

en effet :

nuisances propres au projet

- 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 !)
 - o au niveau de l'intensité du bruit de roulement
 - o aussi bien qu'au niveau de la durée de la nuisance
- les notions de « nuisance sonore » et d'intensité sont bien entendu subjectives :
 - o il y a peu de chance pour qu'un train circulant en rase campagne se voie qualifié de « nuisance sonore »
 - o mais le terme de nuisance prend toute sa valeur quand il s'agit comme ici d'emprunter une voie ferrée implantée en zone d'habitat très dense (proche banlieue parisienne) et recensant de nombreuses familles avec enfants

nuisances préexistantes au projet

- Actuellement le trafic sur cette voie est de 87 trains quotidiens essentiellement de fret (source RFF) et la nuisance de ce trafic majoritairement nocturne est déjà très difficilement supportable il est donc hors de question d'accepter une augmentation de trafic sur cette ligne qui se traduirait par un niveau de nuisance nocturne inadmissible.

en opposition avec les tendances environnementales actuelles

- À une époque où chaque municipalité quelque soit son obédience politique, s'efforce par tous les moyens de lutter contre les nuisances sonores de tous bords (route/rocodes/autoroutes/voies ferrées/aéroports ...) il paraît aberrant de proposer le renforcement d'une voie urbaine sans proposer de solution alternative plus éloignée de l'habitat dense du val de marne et en l'occurrence des boucles de la Marne à St Maur et Chennevières.

Pour ces motifs je m'oppose formellement au projet sujet à enquête

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 16:14:15

Nom : Varhegyi

Prénom : Janos

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

J'habite Neuilly sur Marne, au 14ème étage d'un ensemble résidentiel de 8 immeubles sur le boulevard Aristide Briand riverain du tronçon Sucy-Noisy le sec impacté par le projet d'autoroute ferroviaire atlantique.

Actuellement, le fret de 350m circulant représente déjà une nuisance importante, comparable à celui d'un aspirateur puissant lors des passages et devenant pénible lors des phases de freinage aux fréquences acoustiques élevées.

J'ai pris connaissance du projet à travers un article sur un avis défavorable de l'ARAF et été informé de l'existence d'une enquête publique dans ma commune seulement par le bouche à oreille à 3 trois jours de la fin de la date de fin de consultation.

La communication sur cette enquête publique est très insuffisante, s'effectue sur une période très courte et estivale peu propice à une consultation de qualité.

La consultation s'appuie sur une étude d'expert dont même ma formation d'ingénieur spécialisé dans la sécurité et la gestion des risques rend la lecture difficile et manque d'éléments facilitant la prise de conscience des impacts pour les riverains, ne serait-ce qu'un plan du tracé du parcours de l'autoroute ferroviaire atlantique.

Notons également que le « cahier des observations » disponible en Mairie, de taille très réduite et déjà saturé ne m'as pas permis d'y apporter mes observations et a nécessité le recours au registre en ligne.

Concernant l'étude d'impact sur l'environnement, le volet des impacts acoustiques comporte de nombreux points discutables.

D'abord, on constate qu'elle ne prend pas en compte les densités de peuplement alors même qu'une partie du tracé, notamment les tronçons Sucy-Noisy le sec, passe par des zones urbaines densément peuplées à proximité des voies.

Ensuite, cette étude écarte toute action de compensation et même d'étude détaillée si l'écart induit par le projet est supposée inférieur à 2 dbA et ce quel que soit le niveau de nuisances sonores existantes. C'est faire l'impasse sur les conséquences sanitaires néfastes concrètes de seuils sonores critiques pour les populations humaines y étant régulièrement exposés et démontrées par de nombreuses études.

Est-ce dire que RFF peut accumuler des dizaines de projets avec un impact de 1.99 dbA jusqu'à atteindre des seuils humainement intolérables pour les riverains ? Cette approche n'est pas acceptable et ne sera pas acceptée.

Une étude détaillée est nécessaire sur l'ensemble des zones urbaines à forte densité de peuplement.

Par ailleurs cette étude d'impact acoustique pose plusieurs hypothèses contestables tendant à minimiser artificiellement l'impact du projet et la nécessité d'une étude plus approfondie et écarte des éléments d'étude importants en terme d'impact acoustique:

1. Un « bonus » de 6 dbA est accordé d'office aux convois de l'autoroute ferroviaire issus d'un matériel plus moderne. Cependant l'impact réel de ce matériel doit être distingué entre phases de freinage et phase de circulation. Si les 6dBA de « bonus » sont associé comme indiqué au gain issu de système de freinage composite, cela signifie que les zones riveraines dont la nuisance sonore actuelle n'est pas lié aux phases de freinage, font l'objet d'impact majoré de 6dBA par rapport à la moyenne présentée dans l'étude. De quoi dépasser partout le fameux seuil des 2dbA présenté comme prérequis à une étude détaillé des tronçons à impact significatif.

2. Le choix d'une circulation de 2007 pour décrire la circulation actuelle s'avère sans pertinence une fois confrontés aux réalités de 2014. Les données de fréquence de circulation de fret quotidienne qui y sont présentée sont largement supérieures à ceux constatés aujourd'hui en 2014 (de l'ordre du double). De plus les projections pour définir la circulation de fret de « référence » à la date du projet et du programme ne sont pas justifiées et semblent très contestables au vu des réalités observées. Ces projections « hors projet » font apparaître une augmentation de 50% de circulation sur une base de 2007 dépassant déjà de loin la circulation actuelle. Ajoutons à cela que dans d'autres parties de l'étude portant sur l'aspect positif des volumes (modèle économique, réduction d'émission de CO2) le nombre trains prévu au programme dépasse ceux présentés dans le tableau d'impact acoustique ? Cette surévaluation manifeste de la circulation de référence hors projet, associé à une sous-évaluation incohérente de la circulation programme minimise artificiellement l'impact proportionnel du projet et du programme cible et remet sensiblement en cause la crédibilité de l'étude.

3. Les zones urbaines de forte densité de population comme celui du tronçon de Sucy-Noisy-le-Sec, comportent une signalisation et des arrêts-freinages nombreux pour les convois. La fréquence des freinages nécessaires augmente considérablement lorsque la longueur du train passe de moins de 350m à 1050m pour des raisons sécuritaires évidentes. De plus, les 655m de longueur supplémentaire entraînent l'exposition aux nuisances acoustiques du freinage de nouvelles zones riveraines. L'étude occulte complètement cet impact entraînant localement des augmentations des nuisances sonores supérieures à 2dbA.

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 soumis 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.

Enfin, l'absence d'étude sur l'impact de la valeur foncière du projet sur les zones riveraines traversées est une lacune criante pour le volet évaluation économique.

La mise en place d'autoroutes ferroviaires est à soutenir pour des motivations écologiques largement partagées. Mais ça mise en place doit se faire dans des conditions sensées nécessitant l'évitement des zones urbaines densément peuplées pour des raisons évidentes.

Soulignons également que la saturation de ces lignes en zone urbaine, ne permet plus de les exploiter pour des projets de transports publics de passagers qui eux, ont pleinement leur place dans ces zones, présentent des nuisances plus faibles et ont un impact écologique et de soulagement de la circulation routière tout aussi important.

Au vu de ces éléments, le choix de l'étude d'impact d'écarter la nécessité d'une étude détaillée sur les conséquences de la circulation sur les voies sur les tronçons traversant des zones urbaine de forte densité de population comme celui de Sucy- Noisy le Sec apparaît inacceptable.

En l'état de l'étude ne permettant pas de connaître les impacts réels pour les riverains je ne peux que donner un avis fortement défavorable à ce projet menaçant potentiellement la sécurité et l'environnement de dizaines de milliers de riverains.

Nous ne pouvons que regretter que les insuffisances de la consultation publique ne permette pas à l'ensemble des riverains de se faire une opinion sur le projet et l'exprimer dans des conditions satisfaisantes.

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 16:14:33

Nom : ZERR

Prénom : Daniel

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Viry-Chatillon

Avis :

Alors que les autoroutes urbaines ne sont plus trop à la mode, comment peut-on imaginer un projet d'autoroute ferroviaire traversant l'Ile de France et une très importante densité de population. De plus, par expérience, les trains de fret sont bruyants et parfois dangereux. Reprenez votre projet, et cessez de pourrir la vie des franciliens qui supportent déjà assez de nuisances.

Je désapprouve totalement ce projet.

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 16:15:29

Nom : PECQUART

Prénom : Pierre

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Ma famille et moi sommes propriétaires de notre maison située juste au niveau de la voie ferrée de la gare de marchandises de Bry sur Marne(94360),Avenue Georges Clemenceau.Nous sommes donc particulièrement concernés par le projet de l'autoroute ferroviaire Atlantique,vis à vis duquel nous sommes catégoriquement contre pour plusieurs raisons.

Nous subissons déjà de TRES importantes nuisances sonores de jour comme de nuit à cause du trafic ferroviaire actuel,cela serait amplifié démesurément par la réalisation de ce projet et donc insupportable à vivre au quotidien.

De plus les poussières émanant des marchandises(et ce d'autant plus si ce sont des marchandises toxiques) vont inévitablement entrainer des retombées graves sur la santé des riverains à plus ou moins long terme.

Ensuite les voies ferrées étant anciennes,le risque d'accidents est fortement et certainement décuplé.

Pour finir ce projet provoquera inmanquablement une dépréciation immobilière importante et extrêmement préjudiciable de nos biens,liée à toutes ces graves nuisances.

Le tracé de ce projet par des agglomérations de forte densité de population est une hérésie dangereuse et une bombe à retardement pour chacun d'entre nous. Il faut impérativement déplacer le tracé vers des zones très faiblement peuplées.
Dans l'espoir que nos voix soient écoutées et prises en compte, cordialement

Pierre, Geneviève et Sarah Pecquart

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 16:26:59

Nom : VARHEGYI

Prénom : Janos

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

J'habite Neuilly sur Marne, au 14ème étage d'un ensemble résidentiel de 8 immeubles sur le boulevard Aristide Briand riverain du tronçon Sucy-Noisy le sec impacté par le projet d'autoroute ferroviaire atlantique.

Actuellement, le fret de 350m circulant représente déjà une nuisance importante, comparable à celui d'un aspirateur puissant lors des passages et devenant pénible lors des phases de freinage aux fréquences acoustiques élevées.

J'ai pris connaissance du projet à travers un article sur un avis défavorable de l'ARAF et été informé de l'existence d'une enquête publique dans ma commune seulement par le bouche à oreille à 3 jours de la fin de la date de fin de consultation.

La communication sur cette enquête publique est très insuffisante, s'effectue sur une période très courte et estivale peu propice à une consultation de qualité.

La consultation s'appuie sur une étude d'expert dont même ma formation d'ingénieur spécialisé dans la sécurité et la gestion des risques rend la lecture difficile et manque d'éléments facilitant la prise de conscience des impacts pour les riverains, ne serait-ce qu'un plan du tracé du parcours de l'autoroute ferroviaire atlantique.

Notons également que le « cahier des observations » disponible en Mairie, de taille très réduite et déjà saturé ne m'a pas permis d'y apporter mes observations et a nécessité le recours au registre en ligne.

Concernant l'étude d'impact sur l'environnement, le volet des impacts acoustiques comporte de nombreux points discutables.

D'abord, on constate qu'elle ne prend pas en compte les densités de peuplement alors même qu'une partie du tracé, notamment les tronçons Sucy-Noisy le sec, passe par des zones urbaines densément peuplées à proximité des voies.

Ensuite, cette étude écarte toute action de compensation et même d'étude détaillée si l'écart induit par le projet est supposée inférieur à 2 dBA et ce quel que soit le niveau de nuisances sonores existantes. C'est faire l'impasse sur les conséquences sanitaires néfastes concrètes de seuils sonores critiques pour les populations humaines y étant régulièrement exposés et démontrées par de nombreuses études.

Est-ce dire que RFF peut accumuler des dizaines de projets avec un impact de 1.99 dBA jusqu'à atteindre des seuils humainement intolérables pour les riverains ? Cette approche n'est pas acceptable et ne sera pas acceptée.

Une étude détaillée est nécessaire sur l'ensemble des zones urbaines à forte densité de peuplement.

Par ailleurs cette étude d'impact acoustique pose plusieurs hypothèses contestables tendant à minimiser artificiellement l'impact du projet et la nécessité d'une étude plus approfondie et écarte des éléments d'étude importants en termes d'impact acoustique:

1. Un « bonus » de 6 dBA est accordé d'office aux convois de l'autoroute ferroviaire issus d'un matériel plus moderne. Cependant l'impact réel de ce matériel doit être distingué entre phases de freinage et phase de circulation. Si les 6dBA de « bonus » sont associé comme indiqué au gain issu de système de freinage composite, cela signifie que les zones riveraines dont la nuisance sonore actuelle n'est pas liée aux phases de freinage, font l'objet d'impact majoré de 6dBA par rapport à la moyenne présentée dans l'étude. De quoi dépasser partout le fameux seuil des 2dbA présenté comme prérequis à une étude détaillée des tronçons à impact significatif.

2. Le choix d'une circulation de 2007 pour décrire la circulation actuelle s'avère sans pertinence une fois confrontés aux réalités de 2014. Les données de fréquence de circulation de fret quotidienne qui y sont présentée sont largement supérieures à ceux constatés aujourd'hui en 2014 (de l'ordre du double). De plus les projections pour définir la circulation de fret de « référence » à la date du projet et du programme ne sont pas justifiées et semblent très contestables au vu des réalités observées. Ces projections « hors projet » font apparaître une augmentation de 50% de circulation sur une base de 2007 dépassant déjà de loin la circulation actuelle. Ajoutons à cela que dans d'autres parties de l'étude portant sur l'aspect positif des volumes (modèle économique, réduction d'émission de CO2) le nombre trains prévu au programme dépasse ceux présentés dans le tableau d'impact acoustique ? Cette surévaluation manifeste de la circulation de référence hors projet, associé à une sous-évaluation incohérente de la circulation programme minimise artificiellement l'impact proportionnel du projet et du programme cible et remet sensiblement en cause la crédibilité de l'étude.

3. Les zones urbaines de forte densité de population comme celui du tronçon de Sucy-Noisy-le-Sec, comportent une signalisation et des arrêts-freinages nombreux pour les convois. La fréquence des freinages nécessaires augmente considérablement lorsque la longueur du train passe de moins de 350m à 1050m pour des raisons sécuritaires évidentes. De plus, les 655m de longueur supplémentaire entraînent l'exposition aux nuisances acoustiques du freinage de nouvelles zones riveraines. L'étude occulte complètement cet impact entraînant localement des augmentations des nuisances sonores supérieures à 2dbA.

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 soumis 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.

Enfin, l'absence d'étude sur l'impact de la valeur foncière du projet sur les zones riveraines traversées est une lacune criante pour le volet évaluation économique.

La mise en place d'autoroutes ferroviaires est à soutenir pour des motivations écologiques largement partagées. Mais ça mise en place doit se faire dans des conditions sensées nécessitant l'évitement des zones urbaines densément peuplées pour des raisons évidentes.

Soulignons également que la saturation de ces lignes en zone urbaine, ne permet plus de les exploiter pour des projets de transports publics de passagers qui eux, ont pleinement leur place dans ces zones,

présentent des nuisances plus faibles et ont un impact écologique et de soulagement de la circulation routière tout aussi important.

Au vu de ces éléments, le choix de l'étude d'impact d'écarter la nécessité d'une étude d'impact approfondie sur les conséquences de la circulation sur les voies sur les tronçons traversant des zones urbaine de forte densité de population comme celui de Sucy- Noisy le Sec apparaît inacceptable.

En l'état de l'étude ne permettant pas de connaître les impacts réels pour les riverains je ne peux que donner un avis fortement défavorable à ce projet menaçant potentiellement la sécurité et l'environnement de dizaines de milliers de riverains.

Nous ne pouvons que regretter que les insuffisances de la consultation publique ne permettent pas à l'ensemble des riverains de se faire une opinion sur le projet et l'exprimer dans des conditions satisfaisantes.

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 16:56:28

Nom : BOUCAUD

Prénom : Robert

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Nous venons de prendre connaissance du projet d'autoroute ferroviaire devant traverser certaines communes de l'île de France et notamment celle de Neuilly sur Marne.

Nous habitons à proximité de la voie de chemin de fer (rue Jules Lamant & ses fils) et sommes déjà confrontés aux nuisances sonores (jour et nuit) où, l'été, il est impossible de dormir la fenêtre ouverte !

Il n'est pas difficile d'imaginer que si ce projet se concrétisait, l'impact environnemental serait énorme (augmentation du bruit, vibrations, pollution puisque fonctionnement des motrices au diesel, etc...) avec les conséquences qui vont avec :

stress, problème de sommeil et de santé, etc... sans parler du risque de transport de produits dangereux.

Il serait judicieux de prévoir un itinéraire de contournement des villes traversées en évitant ainsi de perturber encore notre qualité de vie.

En déduction, nous sommes fermement opposés à ce projet en l'état et souhaitons être informés de son évolution.

Cordialement,
Robert Boucaud

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 17:12:54

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Viry-Chatillon

Avis :

Bonjour, je suis défavorable à ce projet à plusieurs titres :

Au plan national :

1. dépense publique non prioritaire dans le contexte économique actuel de la France
2. investissement non prioritaire dans les réseaux de transport - plutôt sécuriser les réseaux existants : route et train (cf Brétigny et autres moins médiatiques)
2. argument hypocrite de délestage des axes routiers par les PL alors même que la SNCF développe son offre de transport de voyageurs en bus via sa filiale idbus.com
3. action de renforcement du monopole de transport par la SNCF en France (à quand l'obligation pour les transporteurs routiers de passer par le rail ?)

Au plan personnel :

1. nuisances sonores intensifiées sur les lignes de RER (me concernant ligne C entre Juvisy et Savigny-sur-Orge, villes d'IDF à forte densité donc impact négatif pour de nombreux habitants) : pourquoi ne pas contourner la région parisienne dans des lieux à densité faible plutôt qu'engorger ENCORE le réseau IDF ?
2. incidences sur les lignes RER d'IDF (plus de trafic engendre plus d'entretien car plus d'usure des voies or on connaît déjà leur état actuel... donc perturbations ENCORE aggravées pour les franciliens)

Je reconnais néanmoins l'utilité de ce projet en terme écologique (plus de trains pour moins de PL sur les routes) mais si l'idéologie est réellement à la base de ce projet, celui-ci ne doit pas être dicté par des considérations économiques néfastes pour les personnes... et encore moins compensé par des projets parallèles de développement de trafics routiers gérés par les mêmes actionnaires.

Cordialement

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 21:03:32

Nom : ODIE

Prénom : Stéphane

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly Plaisance

Avis :

Bonjour,

Je viens d'apprendre aujourd'hui l'existence de ce projet autoroute ferroviaire. Je suis concerné par ce projet dans la mesure où ce projet prévoit de faire circuler des trains supplémentaires sur l'axe de Neuilly sur marne. Actuellement, j'habite à 200 mètres des voies où les trains de fret passent de manière continue. J'ai fait des mesures acoustiques et nous sommes à plus de 90 dB lorsqu'un train de fret passe. Avec ce projet non seulement, il y aura plus de train mais ils feront plus de bruit. Ce projet est tout simplement inadmissible. Je suis bien entendu totalement opposé à ce projet qui représente une atteinte à nos droits.

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 22:26:42

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Saint Maur des Fossés

Avis :

Monsieur le Préfet, j'attire tout d'abord votre attention sur le fait qu'il est inadmissible que 25 communes en Ile-de-France, là où la densité de la population est la plus élevée, aient été oubliées dans l'enquête publique initiale !

L'enquête a donc été prolongée pour ces populations « oubliées » du 23 juin au 23 juillet !!! Pendant les vacances d'été !!!

J'estime que le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est en soi un projet intéressant par contre ce dossier reste lacunaire sur les préoccupations environnementales des populations qui vont subir de plein fouet l'augmentation du trafic ferroviaire à quelques mètres de leurs résidences principales. Je demande le retrait du projet en Ile de France car je suis contre le fait de faire circuler ces trains de fret sur le réseau francilien qui est déjà saturé, les nuisances sonores sont déjà trop nombreuses car pour ma commune de saint maur des fossés, la voie ferrée est installée sur les coteaux de Chênevières sur Marne, la nuit les trains sont parfaitement audibles sur l'entier tracé actuel alors avec l'ajout de 4 trains supplémentaire par jour, d'une longueur de 750m (41 wagons) va avoir un impact significatif sur la qualité de vie des riverains ainsi que des risques de sécurité pour les habitants lors de transports de matières dangereuses,

et si le projet est maintenu il est impératif :

- que de véritables études d'impact sur notre environnement soient réalisées au plus vite afin que l'impact du stress dû notamment au bruit soit mesuré ;
- que des travaux soient engagés, pour lutter contre les nuisances sonores et vibratoires à venir ; (rien de prévu pour les rails)
- que des murs antibruit soient construits,
- que des subventions soient données aux résidents proches de la voie pour améliorer l'isolation acoustique de leurs habitations.
- que les circulations des trains soient rigoureusement encadrées le jour et nulles la nuit entre 22 heures et 6 heures ainsi que les week end. Bien sur cette liste n'est pas exhaustive.....

Avec l'espoir d'être entendue et écoutée.

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 23:02:16

Nom : PAINEAU

Prénom : Isabelle

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Je réside relativement près de la voie ferrée à Bry Sur Marne. Je me suis déjà manifestée pour demander à ce que soit érigé un mur anti-bruit car le passage des trains qui sont nombreux déjà aujourd'hui représentent une nuisance sonore très importante. Il n'est pas possible d'avoir une conversation suivie ou d'écouter la télévision par exemple lorsque passe un train.

Je suis tout à fait en accord avec les termes du courrier du 15 courant du maire de ma commune. Je suis sincèrement inquiète de ma future qualité de vie si ce projet voit le jour et qu'aucun mur anti-bruit n'est construit et me demande pourquoi ne pas prévoir un tracé qui évite les villes de banlieue parisienne car elles ont une forte densité de population.

Je suis donc opposée à ce projet tant que celui-ci ne garantira pas aux personnes habitant près de la voie ferrée une vraie solution pour endiguer les nuisances sonores inhérentes au passage des trains.

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 23:25:36

Nom : GROUPE SAINT MAUR DEMAIN

Prénom : Les élus N CLODONG – T COUSIN – J R TESSIER – MI DE FONTAINE VIVE – MP GERARD – S LAGARDE

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Saint Maur des Fossés

Avis :

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

Le 22 Juillet 2014

PROJET D AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE

COURRIER AR

CONTRIBUTION SITE

<http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques/Enquete-environnementale/Projet-d-autoroute-ferroviaire-Atlantique>

Autoroute ferroviaire Atlantique : avis sur le projet soumis à enquête publique
INTRODUCTION

Les élus municipaux du Groupe Saint-Maur Demain et de Nicolas Clodong, Conseiller général du Val-de-Marne portent à la connaissance du Commissaire-enquêteur leur avis défavorable sur le dossier soumis à enquête publique pour les motifs explicités ci-après :

- modalités de l'enquête inadaptées qui ne permettent à la population de d'informer dans de bonnes conditions

- flou déterminant sur l'usage des deux tracés évoqués
- absence de chiffrage des impacts environnementaux notamment en ce qui concerne la pollution de l'air et le bruit
- absence de précisions sur les travaux d'aménagement des voies

CONTEXTE :

L'objectif est de reporter vers le fer une partie du fret routier entre le sud de l'Europe, notamment la péninsule ibérique, et l'Europe du Nord. Sur le réseau ferré français, c'est l'axe Lille - Bayonne existant qui a été retenu.

L'objectif est de permettre la montée en puissance progressive du service afin d'assurer le transport de 100 000 remorques de camion par an d'ici 2020.

À partir de 2018, les trains utilisés pourront faire 1050 mètres de long ce qui nécessitera des travaux d'adaptation supplémentaires du Réseau Ferré National. Entre 2016 et 2021, le nombre d'aller-retours quotidiens (ARQ), de 2 à 4 au début est appelé à passer progressivement de 9 à 10 en vitesse de croisière.

On avait tout simplement oublié la ville de Saint-Maur dans l'enquête publique et l'enquête publique complémentaire du 23 juin au 23 juillet 2014 est organisée avec un formalisme similaire et donc sans réunion d'information. En plein mois de juillet sur une bien courte période !

Vous devez savoir que les Saint-Mauriens sont particulièrement sensibles à la préservation de leur quiétude.

Les Saint-Mauriens que nous représentons ne peuvent remettre en question les arguments relatifs à l'intérêt du feroutage eu égard à la pollution mais cela rappelle étrangement les débats au sujet d'arc express et son passage par champignol et la place Jean Moulin où nombre de personnes se moquaient de ce qu'il advenait des Saint-Mauriens au nom de la raison soi-disant du plus grand nombre évidemment non impacté par les nuisances...

Il est annoncé que le tracé intérieur de Saint-Maur serait un trajet de secours, il faut des garanties aux Saint-Mauriens dont nous portons la parole.

De plus, que vont transporter ces trains ? Peut-il y avoir des produits nocifs ? Radioactifs ?

Aucunes garanties.

Le groupe Saint-Maur Demain et les Saint-Mauriens qu'il représente considère qu'il manque des informations.

REMARQUES

Absence de clarté dans l'exposition du tracé du projet, de manière générale, dans le dossier d'enquête publique.

En-dehors des sites « stratégiques » du projet (plateformes de transbordement, ouvrages complexes à adapter types ponts et tunnels), aucune cartographie précise ne révèle l'itinéraire précis de l'Autoroute ferroviaire. Le tracé dans le secteur du Val-de-Marne n'est en outre pas détaillé.

Seules les cartes « Projet » et « Programme » présentent le projet à l'échelle nationale : les fichiers informatiques proposés ne permettent pas un zoom de qualité qui aurait favorisé la compréhension plus fine du tracé.

Ce n'est que dans la dernière partie de l'étude d'impact du projet que sont présentés des tableaux récapitulant les différents tronçons de l'itinéraire, sans plus de précision sur les voies spécifiquement empruntées. Deux options d'itinéraire ont été envisagées pour la partie nord du tracé de l'Autoroute ferroviaire. Dans le secteur géographique de Saint-Maur, ces deux options se déclinent comme suit :

- Option 1 : les trains passent sur le tronçon allant de Sucy-Bonneuil à Noisy-le-Sec ;
- Option 2 : les trains passent sur le tronçon allant de Sucy-Bonneuil à Nogent Perreux.

Il n'est pas précisé si ces deux options seront empruntées en fonction des contraintes d'exploitation ou si l'une d'entre elles sera retenue à titre exclusif.

L'option 2 (itinéraire par Saint-Maur le long du RER A) fait figure, à priori, d'itinéraire de « secours » en cas de souci de régulation des trains en Île-de-France ou de travaux sur la Grande Ceinture notamment. Mais quelles garanties avons-nous ? Quelle est la fréquence d'utilisation de cet itinéraire de secours ? Quels sont les précédents en Île de France dans ce genre de contexte ?

La commune de Saint-Maur figure en tout cas dans la zone d'étude de ce projet tel que présenté dans le dossier d'enquête publique, soit 10 km autour du tracé. L'enjeu principal pour Saint-Maur concerne donc l'impact environnemental de ce projet, notamment en termes de bruit.

Au vu du manque d'éléments complémentaires concernant le tracé (absence de cartographies, tronçons présentés trop larges pour une compréhension fine de l'itinéraire), la Ville de Saint-Maur n'étant pas en mesure de communiquer les conditions d'utilisation éventuelle de la voie de fret passant par Saint-Maur :

- fonction explicite de cette voie en phase projet ;
- conditions précises d'utilisation de cette voie.

En outre, dans l'hypothèse de la circulation de trains supplémentaires sur la voie de fret passant par Saint-Maur, de par le fait que

- Deux ponts ferrés traversant la Marne (au Nord et au Sud de Saint-Maur) seraient impactés par cet itinéraire. Il n'est pas fait état, dans le dossier d'enquête, d'une étude analysant la capacité de ces ponts à accueillir un trafic en augmentation, avec des trains de très grandes longueurs.

Les Elus de Saint-Maur Demain ne peuvent que s'opposer à ce projet.

Évolution des fréquences de passage des trains :

De jour comme de nuit, la fréquence des trains est en augmentation à l'horizon du projet : + 50 % de trains environ par rapport à l'existant, et ce quel que soit le scénario d'itinéraire retenu.

Si la Grande Ceinture est aujourd'hui déjà une voie très passante, l'augmentation du trafic sur la voie de fret à Saint-Maur (+58 % de jour comme de nuit dans l'hypothèse que cette option soit retenue) pose réellement question quant aux nuisances générées (bruit, vibrations...).

Travaux d'adaptation des voies :

En termes de chantier dans le cadre de ce projet, à l'intérieur des emprises actuelles de RFF :

- adaptation de la signalisation le long des voies
- adaptation du matériel électrique (armoires, câblages...)

- adaptation du ballast sur les voies
- Mais encore ? Quid des riverains concernés ?

Nuisances environnementales et sonores :

Par ailleurs en phase projet, il n'est pas fait état des fréquences futures de passage des trains (un passage toutes les X heures / minutes) : ceci pose question quant à l'adaptation de la méthode de travail sur les voies (entretien des voies et du matériel annexe).

Comme précisé dans le rappel du contexte, nous n'avons aucune garantie sur le type de produits transportés par les trains.

En termes de qualité des eaux et du sol, le principal impact évoqué serait dans le cas d'un échappement de produits dangereux des wagons ou en phase travaux qui viendrait contaminer les milieux (les deux ponts ferrés traversant la Marne étant susceptibles de faire l'objet de travaux).

Le bruit et les vibrations générés par ce nouveau trafic constituent un impact principal du projet d'autoroute ferroviaire pour la ville. Il s'agit d'impacts permanents, d'une part, à travers l'augmentation du trafic et d'impacts temporaires, d'autre part, lors des phases chantier.

Seuls les sites identifiés à enjeux (plateformes de transbordements, tunnels, ponts, ...) font l'objet d'une étude et de mesures acoustiques approfondies.

Et Saint-Maur ?

L'étude d'impact considère que les tronçons qui feront l'objet de mise au gabarit seront uniquement concernés par des nuisances acoustiques temporaires de chantier. Pour y répondre un dossier bruit « bruit de chantier » doit être réalisé par les entreprises en charge des travaux. Le respect des normes d'émissions sonores et du rythme de vie des riverains doit également être pris en compte.

Mais concrètement, qu'en est-il ?

En termes d'impact permanent, l'étude acoustique indique que le projet va induire une augmentation des niveaux sonores, de 0,2 dB(A) en moyenne, sur 1430 km environ.

L'impact est lissé sur une journée et l'augmentation du bruit est liée 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 comme la nuit.

Source : www.cartesbruit94.fr/

Bien que l'augmentation de 0,2 dB soit minime au vue du trafic existant, les nuisances sonores sont déjà particulièrement présentes et doivent être réduites notamment au travers du Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement que doit élaborer l'État et RFF.

Si le tracé de secours par Saint-Maur devait finalement être retenu- tracé que les Saint-Mauriens et leurs élus refusent, il serait souhaitable, dans ce contexte, de prévoir une barrière antibruit végétalisée le long des voies.

En conclusion, Les élus du Groupe Saint-Maur Demain et les Saint-Mauriens dont nous portons la parole, nous opposons à ce projet en raison du manque évident d'informations relatives au tracé et à la localisation exacte des travaux nécessaires, d'une part et d'autre part, nous émettons également par

conséquent un avis défavorable au projet, car en l'état il ne permet pas de garantir aux Saint-Mauriens une absence de dégradation de leur qualité de vie.

LES ELUS DE SAINT MAUR DEMAIN

NICOLAS CLODONG

MARIE LAURE de FONTAINE VIVE

THIERRY COUSIN

MARIE PIERRE GERARD

JEAN RICHARD TESSIER

SYLVIE LAGARDE

Envoyé le: Mardi 22 juillet 2014 23:26:43

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

Je suis totalement opposé à ce projet car j'habite proche de la voie ferrée et souffre déjà énormément des nuisances sonores dues au passage des trains(même fenêtres fermées le bruit est important) à moins que celui-ci ne garantisse que soient érigés des murs anti bruit sur toute la partie aérienne de la voie, voire une couverture totale pour protéger les riverains de toute nuisance sonore.

Merci de prendre en compte mon avis qui résume celui de la quasi totalité de ceux résidant proche de la voie concernant ce projet.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 10:42:05

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence :Neuilly-Sur-Marne

Avis :

De retour de vacance, j'ai été avertie par un voisin de l'existence de ce projet et de l'enquête publique qui n'a bénéficié d'aucune annonce et publicité sur une durée de seulement un mois et en plein été !

J'ai pourtant pris la peine de lire les centaines de page de l'étude d'impact qui sont totalement décolorée avec les réalités d'aujourd'hui et n'apportent aucune information réellement utile sur les nuisances sonores concrète de ce projet.

La réalité est pourtant humainement très simple dans mon appartement longeant le bd Aristide Briand qui donne sur la voie ferrée concernée par le projet.

Aujourd'hui, quand un train de fret passe on mesure 85 dB. Mes enfants sont parfois réveillés même la fenêtre fermée quand le train freine en pleine nuit. Garder la fenêtre ouverte la nuit est incompatible avec tout sommeil.

Le projet propose de plus que doubler le nombre de ces trains et tripler leur taille et donc leur temps de passage par rapport à ceux que je compte comme riveraine (le tableau avec des chiffres de fret 2007 en total décalage avec la réalité constaté m'a inquiété). On ne sait même pas ce que cela peut entraîner en freinage.

L'étude s'efforce de lisser les problèmes par des exercices chiffrés douteux, n'apporte pas de réelles réponses aux riverains et n'apporte aucune garantie sur ce qui se passera dans l'avenir (volumes et nature des marchandises). Cette voie ne sera-t-elle pas d'ailleurs accessible à d'autres opérateurs européens comme les règles européennes de libre concurrence l'exigent ?

On me propose en gros de laisser un allumer un aspirateur bruyant dans ma demeure pendant une heure de plus par jour. C'est ça l'impact de seulement 0.2dBA conclut par l'étude ? Drôle de manière de présenter les choses.

Quelle idée de faire passer des trains d'une autoroute ferroviaire atlantique-douais en plein cœur de la région la plus densément peuplée de France alors même qu'on manque de transports ferroviaires en commun.

Mon avis est très défavorable à ce projet où les risques et nuisances ne sont pas sérieusement étudiées ou sont grossièrement minimisées et écartées pour ne pas étudier de mesures de compensation.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 11:25:58

Nom : DUPONT

Prénom : Frederic

Département de résidence : 93

Ville de résidence :Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Etant proche de la voie ferrée, nous sommes contre le passage de l'autoroute ferroviaire à Neuilly sur Marne. Nous subissons déjà quelques nuisances sonores dues à certains trains et nous ne pouvons accepter d'en subir plus. Ceci nuirait à notre qualité de vie, particulièrement aux beaux jours ainsi que la nuit.

Par ailleurs, cela apporterait une moins value à notre bien immobilier récemment acquis.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 11:35:28

Nom : CULTURE ARTS DECOUVERTE (CAD)

Prénom : Association

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Savigny-Sur-Orge

Avis :

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Nous vous prions de bien vouloir trouver les observations constituant l'avis de l'association Culture Arts Découverte émis dans le cadre de la deuxième enquête publique sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique. Cet avis vous a été adressé également en lettre RAR le 22 juillet 2014. Il a été coécrit et cosigné par les fédérations Ile-de-France Environnement, Essonne Nature Environnement et l'association Portes de l'Essonne Environnement.

1. Une AFA inscrite dans la loi Grenelle 1, mais une économie du projet incertaine

L'idée d'un transport de fret par voie ferrée plutôt que par la route n'est pas neuve, notamment en Europe. Elle présente des avantages environnementaux incontestables. C'est pourquoi le transport des semi-remorques routières sur rail a été impulsé par la loi Grenelle 1 d'août 2009 qui a inscrit au programme l'AFA, estimée alors à 190 millions d'euros. Les temps de transport peuvent être ainsi raccourcis. On avance une réduction des coûts de 10 à 15 % dans les documents du dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP). Les gains supposés ne seraient pas négligeables en diminuant de 10 à 20 % le trafic routier par transfert vers le fret ferroviaire, soit environ 85 000 poids lourds annoncés pour près de 100 000 tonnes équivalent CO2 économisés annuellement à terme et en régime de croisière.

Établies à partir des statistiques issues de l'utilisation des deux autoroutes ferroviaires existantes en France, les données socio-économiques chiffrées ne sont pas convaincantes. Dans son rapport sur les autoroutes ferroviaires de février 2012, la Cour des Comptes a pointé du doigt ces expériences en utilisant une terminologie rude pour les qualifier : « inabouties », « marquées par des retards », « lancées sans étude suffisante » et « déficitaires ». En résumé, ces autoroutes « peinent à faire » leurs « preuves sur les plans économique et financier », « le modèle n'apparaît viable, dans l'avenir, qu'à des conditions exigeantes ». L'économie générale financière de l'AFA semble précaire. Le Commissariat général à l'investissement s'inquiète d'une forte dépendance aux subventions, des incertitudes sur la rentabilité, le financement et, surtout, la participation de l'Europe alors que ce projet profite davantage aux Européens qu'aux Français.

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

Des associations environnementales et certaines municipalités sont très réservées, notamment en Ile-de-France, région la plus densément peuplée traversée par l'AFA. Cette première zone urbaine de France concentre un nombre de nuisances maximales (nuisances sonores continues, pollution permanente de l'air, transports en commun déficients et défaillants, réseau routier saturé, risques sanitaires industriels et technologiques, etc). Les atteintes à la qualité de vie et les déséquilibres écologiques n'ont jamais été aussi importants. Alors que la densité d'habitants à l'hectare est la plus forte comparée aux grandes agglomérations européennes, le Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) pour 2030, adopté en octobre 2013, prévoit une densification des pôles gares de l'ensemble du réseau francilien. Rien ne laisse présager que le report modal route/rail proposé par l'AFA ne constitue pas un véritable transfert de nuisances pour les riverains franciliens des voies ferrées plus nombreux à l'avenir.

Il est illusoire de faire passer des convois de fret de plus d'un kilomètre de long sur le réseau ferré francilien déjà surchargé, voire saturé et à risque car vétuste. Ainsi, de 2016 à 2029, quatre trains (aller-retour) assureraient une navette quotidienne entre les terminaux en empruntant les lignes de la

Grande ceinture et celle du RER-C dont les travaux de modernisation débutent à peine et sont échelonnés sur six années. En phase de test (2015), 10 à 20 allers-retours seront effectués. A terme, en pleine activité, 20 à 40 trains rouleraient sur l'AFA. Avec l'incitation des pouvoirs publics au recours aux transports collectifs et la pression de la demande croissante des usagers, ne doit-on pas s'attendre avec l'AFA à une hyper-saturation d'un réseau de voyageurs franciliens, souvent régulé par la contrainte, les retards et les suppressions de trains ?

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

Les convois de l'AFA rouleraient à environ 60 km/h avec un matériel peu bruyant. Le bruit généré en soi serait donc moins important que pour n'importe quel autre train de fret d'ancienne génération, mais il s'ajoutera aux autres bruits environnants d'autant plus perceptibles s'ils sont nocturnes... Ainsi, en Essonne, le surplus serait évalué entre 0,2 et 0,8 dB selon les secteurs. Ces mesures sont des moyennes théoriques. Elles ne prennent pas en compte le phénomène d'émergences sonores. Elles ne reflètent pas la réalité qui varie en fonction des conditions climatiques, des vents porteurs, du bruit des roues sur les rails, du sifflement des bruits aérodynamiques, des crissements des freins, des types de rails et de l'environnement des ouvrages d'art. Pour un riverain de l'AFA sis à un point fixe, le passage d'un train d'un kilomètre de long à 60 km/h générerait 1 minute de bruit à laquelle il faut ajouter le temps d'écho et de réverbération. Ce bruit s'additionne aux nuisances acoustiques autoroutières et aériennes critiques en Ile-de-France.

Préoccupation constante des Français, la pollution sonore est à l'origine de nombreux problèmes de santé, non pris en compte à leur juste mesure dans les projets publics. Par ailleurs, les impacts socio-économiques (perte d'attractivité du territoire, dévaluation des prix de l'immobilier, etc) des nuisances sonores augmentées ne doivent pas être négligées, surtout dans une Ile-de-France déjà en souffrance. Quel programme de protections phoniques le long des voies dans les milieux urbains denses VIIA/SNCF proposent-elles dans le cadre de l'AFA ? Les murs anti-bruit, on les connaît le long des autoroutes routières. Ils ne sont pas toujours efficaces. Aucune précision n'est apportée dans le DEUP pour l'Ile-de-France.

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

Tous les riverains des lignes de chemin de fer connaissent les effets négatifs des vibrations (gêne acoustique, dommages sur les bâtiments) liées au roulement des essieux de certaines rames mal équilibrées des trains de fret, aux conteneurs mal calés sur une structure ferroviaire défaillante. VIIA/SNCF appréhenderont-elles l'impact de ces nuisances vibratoires dans tous les secteurs urbains et les solutionneront-elles au même titre que les nuisances sonores ? Agiront-elles à la source partout où cela sera nécessaire ? Le DEUP ne mentionne rien pour l'Ile-de-France, seules les préconisations pour la province sont détaillées.

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

En Ile-de-France, VIIA/SNCF/RFF n'apportent pas les solutions suffisantes pour protéger les Franciliens de toutes nuisances supplémentaires. Les mesures d'évitement inscrites dans le DEUP sont dérisoires ou inexistantes face à la densification des pôles gares prévue par le SDRIF 2030, aux dysfonctionnements constants dans la gestion des transports ferrés de voyageurs de banlieue et de fret actuels. Faire croire que les réductions des vibrations à la source et des nuisances sonores seront assurées sur l'ensemble des points noirs relèverait de l'utopie. L'Ile-de-France est écartée de tout véritable programme. L'Autorité environnementale est muette sur la situation francilienne. L'économie générale du projet d'AFA ne prend pas suffisamment en compte ces aspects relevant de la santé publique. Or, ces atteintes supplémentaires à la qualité de vie de millions de Franciliens ne peuvent être oubliées.

6. Assurer le principe de précaution

En Seine-Saint-Denis, les conseils municipaux concernés par le tracé de l'AFA ont voté une motion contre le passage de cette autoroute en zone urbaine dense. Le principe de précaution est mis en avant dans ce refus de voir les communes franciliennes traversées par des trains potentiellement dangereux car transportant des produits inflammables, explosifs, toxiques, et radioactifs. Nous ne pouvons que

confirmer cette inquiétude, sachant que les lignes ferroviaires de banlieues franciliennes sont déjà fréquemment empruntées par des convois de déchets nucléaires sans que les populations ne soient averties. Ainsi, en décembre 2013, après un déraillement d'un wagon de l'un de ces convois, le maire de Drancy a décidé de porter plainte contre l'État pour mise en danger de la vie d'autrui.

L'Autorité environnementale a estimé que les risques technologiques et les risques de pollution accidentelle des eaux du projet d'AFA constitueraient à l'échelle locale des enjeux environnementaux de première importance. De manière générale, les risques sont sous-estimés et les études excluent régulièrement les réactions combinées de matières toxiques en cas d'accident. La crainte sur le bruit, la dangerosité, les impacts sur l'homme et son environnement gagne du terrain parmi les élus et les associations locales.

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

Les communes, les communautés de communes ou d'agglomération, les associations critiquent à juste titre l'absence de précision concernant la politique menée par la SNCF. Elles dénoncent leur très faible participation aux concertations et aux décisions parce que la SNCF ou l'État l'ont décidé ainsi. D'autant plus qu'en 2013, le débat public précédant toute enquête publique n'a pas eu lieu en Ile-de-France, mais seulement dans les deux départements où se trouveront les futurs terminaux Dourges et Tarnos ! Il faut remonter à 2006 pour trouver une trace d'un débat public sur les lignes à grande vitesse avec mention d'une autoroute ferroviaire sur la façade atlantique de la France.

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

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

Par ailleurs, « à plus long terme, lorsque le service imposera des développements », le projet global prévoit une plateforme multimodale au sud de Paris, le secteur préférentiel étant situé entre Orléans et Paris selon la carte du programme d'autoroute ferroviaire Atlantique. Aucune véritable précision n'est indiquée dans le DEUP en dehors d'un « Brétigny-sur-Orge » apparaissant au détour d'une énumération de sites provinciaux au sujet du dossier remis au candidat concessionnaire de la délégation de service public. L'AFA mise en service début 2016 sera une ligne directe entre deux terminaux nord et sud. Aucun prévisionnel n'est indiqué sur la construction et la mise en service de la plateforme sud-parisienne pouvant offrir le service du report multimodal route/rail en Ile-de-France afin de désengorger certains axes routiers, ce qui reste à prouver.

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

Pourquoi tous ces éléments ne figurent-ils pas dans le DEUP de l'AFA, sachant que des publications récentes de la SNCF mentionnent le fait que Brétigny « accueillera bientôt la gare francilienne de la future autoroute ferroviaire qui reliera le nord de la France à la frontière espagnole » ? Pourquoi ce manque de transparence ? En 2008, il n'y a eu aucune enquête publique parce les terrains de Brétigny appartiennent à RFF. Pourtant, la solution de Brétigny-sur-Orge, nœud ferroviaire et routier, nécessite

une large concertation sur l'ensemble du territoire essonnien avec tous les acteurs (porteurs du projet, collectivités territoriales, associations, habitants).

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

Dernièrement, la chaleur estivale a fortement perturbé les transports en commun, avec pour conséquences des ralentissements, des retards et des annulations de trains de banlieue. Ainsi, la SNCF a précisé que si les rails chauffent à plus de 45 °C, les trains ne peuvent rouler à plus de 40 km/h pour des raisons de sécurité. Quid des convois de l'AFA ? Seront-ils mis en attente ? Mais où exactement entre Pierrefitte et Étampes ? Dans la configuration actuelle, un convoi engagé doit, quelle que soit la conjoncture, passer par l'Ile-de-France. Quid de l'impact sur le trafic voyageur de banlieue en cas d'un quelconque problème technique ou climatologique, chronique ou ponctuel ?

10. Des travaux nocturnes d'ajustement des infrastructures

En pleine cacophonie sur les quais qu'il faut raboter pour le passage des nouveaux TER commandés par la SNCF, il semblerait que, pour celui de l'AFA, il faille aussi réduire certains quais afin de faire circuler des trains larges de 2,55 m. Le DEUP n'indique pas précisément les lieux des 3 800 interventions où ces travaux nocturnes d'ajustement du gabarit bas seront nécessaires. Une lacune... Même remarque pour les infrastructures qui devront être adaptées en hauteur. Dans son avis rendu public le 19 décembre 2012, l'Autorité environnementale insiste sur les coûts élevés du projet, avec notamment un surcoût de retouche des ouvrages de 188 millions d'euros.

11. Un contournement de la région parisienne impératif

Depuis l'accident de Brétigny en juillet 2013, les rapports s'accumulent sur les preuves indiscutables du manque d'entretien du réseau ferré francilien par le binôme SNCF/RFF, ainsi que son obsolescence. RFF reconnaît d'ailleurs que la robustesse du réseau ne permet pas d'accueillir en l'état ces trains longs, de fort tonnage, que sont les convois d'autoroute ferroviaire. Une véritable réflexion doit être conduite sur la promotion du report modal route/rail hors des zones urbaines denses.

En leur temps, Lyon et Montpellier ont été contournées par l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. Pourquoi pas le bassin francilien ? Selon Jean-Christophe LAGARDE, député-maire de Drancy, le contournement de la région parisienne « apporterait une réponse pertinente sur les longs trajets à la fois pour les marchandises dangereuses et pour les remorques des transporteurs routiers. » En ce sens, au regard de la fiabilité du réseau ferré parisien, la mise en avant du principe de précaution inscrit dans la Charte de l'environnement pour la population concernée, soit plus d'un million de Franciliens, est essentielle. La proposition de contourner l'Ile-de-France est la meilleure solution afin d'éviter des catastrophes en chaîne et des dysfonctionnements supplémentaires pour les millions d'usagers franciliens.

EN CONCLUSION

L'association CAD considère qu'il est utile d'envisager la création d'une autoroute ferroviaire permettant de traverser la France du Nord au Sud afin de répondre à un meilleur respect de l'environnement, aux économies d'énergie, à une meilleure qualité de vie et à une amélioration de la santé des habitants de villes actuellement polluées par le trafic incessant des poids lourds.

L'association CAD considère toutefois qu'il n'est pas raisonnable d'ajouter un nouveau trafic traversant pour la région Ile-de-France en utilisant la ligne C du RER et la Grande ceinture. On connaît les difficultés quotidiennes auxquelles le trafic voyageurs de ces lignes est confronté ? Depuis plus de 20 ans (1990), les associations de défense des usagers de la ligne du RER-C demandent la modernisation du réseau. L'accident de Brétigny-sur-Orge en juillet 2013 est dans toutes les mémoires : il rappelle la vétusté et les carences d'entretien des infrastructures ferroviaires.

L'association CAD considère que le projet de la Métropole du Grand Paris inquiète les Franciliens sur la capacité à assurer un nombre de déplacements toujours plus élevé dans la région qui bat tous les

records de densité de population en Europe. Il suffit de comparer la situation de Londres (avec 4 300 hab/km²), Berlin (avec 3 900 hab/km²) et Paris élargi à ses trois départements limitrophes (avec 8 500 hab/km²). Il faut tirer toutes les conséquences en matière d'aménagement urbain qui découlent du dépassement de ce seuil.

Pour ces motifs, en l'absence du contournement de la région parisienne, l'association environnementale Culture Arts Découverte (associée aux associations environnementales franciliennes Ile-de-France environnement, Essonne Nature Environnement et Portes de l'Essonne Environnement) émet un avis défavorable au projet de création d'une autoroute ferroviaire Atlantique empruntant les infrastructures ferroviaires existantes en Ile-de-France.

Bernard MÉRIGOT, président de Culture Arts Découverte (CAD), maire adjoint honoraire de la ville de Savigny-sur-Orge.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 12:02:45

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence :Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Qu'en est-il des mesures qui seront prises pour lutter contre le bruit ?

Il risque d'y avoir sur ces trains des déchets nucléaires et autres produits toxiques. Qu'avez-vous prévu en cas d'accident ?

Quelles mesures seraient prises pour protéger les habitants ?

Sans compter l'énorme moins value que cela va apporter à nos logements

Cela est déjà bien difficile aujourd'hui avec le trafic existant.

J'habite à 500m de la ligne de chemin de fer qui n'est même pas insonorisée.

En ce qui concerne le projet de cette autoroute ferroviaire, je suis opposé au tracé passant par NEUILLY SUR MARNE.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 12:11:20

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence :Chennevieres Sur Marne

Avis :

Monsieur le commissaire enquêteur,

Selon le Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) du Val-de-Marne, la commune de Chennevières-sur-Marne bénéficie de vastes espaces naturels éloignés d'infrastructures bruyantes. Toutefois, nous sommes déjà soumis aux nuisances sonores suivantes :

- 1) Le bruit routier (68 DBA)
- 2) Le bruit aérien lié à l'activité de l'aéroport d'Orly (en voie d'extension) suite au survol de la commune (55 DBA)
- 3) Le bruit ferroviaire (73 DBA)

En conséquence, le secteur concerné par le nouveau trafic ferroviaire est un secteur urbain déjà fortement contraignant au niveau du bruit ferroviaire par rapport à la valeur réglementaire de 65 DBA.

En septembre 2019, 3 allers-retours quotidiens sont prévus mais à cette époque, le Réseau Ferré Français sera ouvert à la concurrence des compagnies ferroviaires étrangères, d'où le risque d'un trafic plus intense.

L'objectif de cet autoroute ferroviaire à pour but de reporter vers le FER une partie du fret routier et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

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.

Cordialement
R.Picavet

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 12:19:57

Nom : PORTES DE L'ESONNE ENVIRONNEMENT

Prénom : Association

Département de résidence : 91

Ville de résidence :Savigny-Sur-Orge

Avis :

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Nous vous prions de bien vouloir trouver les observations constituant l'avis de l'association Portes de l'Essonne Environnement émis dans le cadre de la deuxième enquête publique sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique. Cet avis vous a été adressé également en lettre RAR le 22 juillet 2014. Il a été coécrit et cosigné avec les fédérations Ile-de-France Environnement, Essonne Nature Environnement et l'association Culture Arts Découverte.

1. Une AFA inscrite dans la loi Grenelle 1, mais une économie du projet incertaine

L'idée d'un transport de fret par voie ferrée plutôt que par la route n'est pas neuve, notamment en Europe. Elle présente des avantages environnementaux incontestables. C'est pourquoi le transport des semi-remorques routières sur rail a été impulsé par la loi Grenelle 1 d'août 2009 qui a inscrit au programme l'AFA, estimée alors à 190 millions d'euros. Les temps de transport peuvent être ainsi raccourcis. On avance une réduction des coûts de 10 à 15 % dans les documents du dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP). Les gains supposés ne seraient pas négligeables en diminuant de 10 à 20 % le trafic routier par transfert vers le fret ferroviaire, soit environ 85 000 poids lourds annoncés pour près de 100 000 tonnes équivalent CO2 économisés annuellement à terme et en régime de croisière.

Établies à partir des statistiques issues de l'utilisation des deux autoroutes ferroviaires existantes en France, les données socio-économiques chiffrées ne sont pas convaincantes. Dans son rapport sur les autoroutes ferroviaires de février 2012, la Cour des Comptes a pointé du doigt ces expériences en utilisant une terminologie rude pour les qualifier : « inabouties », « marquées par des retards », « lancées sans étude suffisante » et « déficitaires ». En résumé, ces autoroutes « peinent à faire » leurs « preuves sur les plans économique et financier », « le modèle n'apparaît viable, dans l'avenir, qu'à des conditions exigeantes ». L'économie générale financière de l'AFA semble précaire. Le Commissariat général à l'investissement s'inquiète d'une forte dépendance aux subventions, des incertitudes sur la rentabilité, le financement et, surtout, la participation de l'Europe alors que ce projet profite davantage au

x

Européens qu'aux Français.

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

Des associations environnementales et certaines municipalités sont très réservées, notamment en Ile-de-France, région la plus densément peuplée traversée par l'AFA. Cette première zone urbaine de France concentre un nombre de nuisances maximales (nuisances sonores continues, pollution permanente de l'air, transports en commun déficients et défaillants, réseau routier saturé, risques sanitaires industriels et technologiques, etc). Les atteintes à la qualité de vie et les déséquilibres écologiques n'ont jamais été aussi importants. Alors que la densité d'habitants à l'hectare est la plus forte comparée aux grandes agglomérations européennes, le Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) pour 2030, adopté en octobre 2013, prévoit une densification des pôles gares de l'ensemble du réseau francilien. Rien ne laisse présager que le report modal route/rail proposé par l'AFA ne constitue pas un véritable transfert de nuisances pour les riverains franciliens des voies ferrées plus nombreux à l'avenir.

Il est illusoire de faire passer des convois de fret de plus d'un kilomètre de long sur le réseau ferré francilien déjà surchargé, voire saturé et à risque car vétuste. Ainsi, de 2016 à 2029, quatre trains (aller-retour) assureraient une navette quotidienne entre les terminaux en empruntant les lignes de la Grande ceinture et celle du RER-C dont les travaux de modernisation débutent à peine et sont échelonnés sur six années. En phase de test (2015), 10 à 20 allers-retours seront effectués. A terme, en pleine activité, 20 à 40 trains rouleraient sur l'AFA. Avec l'incitation des pouvoirs publics au recours aux transports collectifs et la pression de la demande croissante des usagers, ne doit-on pas s'attendre avec l'AFA à une hyper-saturation d'un réseau de voyageurs franciliens, souvent régulé par la contrainte, les retards et les suppressions de trains ?

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

Les convois de l'AFA rouleraient à environ 60 km/h avec un matériel peu bruyant. Le bruit généré en soi serait donc moins important que pour n'importe quel autre train de fret d'ancienne génération, mais il s'ajoutera aux autres bruits environnants d'autant plus perceptibles s'ils sont nocturnes... Ainsi, en Essonne, le surplus serait évalué entre 0,2 et 0,8 dB selon les secteurs. Ces mesures sont des moyennes théoriques. Elles ne prennent pas en compte le phénomène d'émergences sonores. Elles ne reflètent pas la réalité qui varie en fonction des conditions climatiques, des vents porteurs, du bruit des roues sur les rails, du sifflement des bruits aérodynamiques, des crissements des freins, des types de rails et de l'environnement des ouvrages d'art. Pour un riverain de l'AFA sis à un point fixe, le passage d'un train d'un kilomètre de long à 60 km/h générerait 1 minute de bruit à laquelle il faut ajouter le temps

d'écho et de réverbération. Ce bruit s'additionne aux nuisances acoustiques autoroutières et aériennes critiques en Ile-de-France.

Préoccupation constante des Français, la pollution sonore est à l'origine de nombreux problèmes de santé, non pris en compte à leur juste mesure dans les projets publics. Par ailleurs, les impacts socio-économiques (perte d'attractivité du territoire, dévaluation des prix de l'immobilier, etc) des nuisances sonores augmentées ne doivent pas être négligées, surtout dans une Ile-de-France déjà en souffrance. Quel programme de protections phoniques le long des voies dans les milieux urbains denses VIIA/SNCF proposent-elles dans le cadre de l'AFA ? Les murs anti-bruit, on les connaît le long des autoroutes routières. Ils ne sont pas toujours efficaces. Aucune précision n'est apportée dans le DEUP pour l'Ile-de-France.

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

Tous les riverains des lignes de chemin de fer connaissent les effets négatifs des vibrations (gêne acoustique, dommages sur les bâtiments) liées au roulement des essieux de certaines rames mal équilibrées des trains de fret, aux conteneurs mal calés sur une structure ferroviaire défaillante. VIIA/SNCF appréhenderont-elles l'impact de ces nuisances vibratoires dans tous les secteurs urbains et les solutionneront-elles au même titre que les nuisances sonores ? Agiront-elles à la source partout où cela sera nécessaire ? Le DEUP ne mentionne rien pour l'Ile-de-France, seules les préconisations pour la province sont détaillées.

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

En Ile-de-France, VIIA/SNCF/RFF n'apportent pas les solutions suffisantes pour protéger les Franciliens de toutes nuisances supplémentaires. Les mesures d'évitement inscrites dans le DEUP sont dérisoires ou inexistantes face à la densification des pôles gares prévue par le SDRIF 2030, aux dysfonctionnements constants dans la gestion des transports ferrés de voyageurs de banlieue et de fret actuels. Faire croire que les réductions des vibrations à la source et des nuisances sonores seront assurées sur l'ensemble des points noirs relèverait de l'utopie. L'Ile-de-France est écartée de tout véritable programme. L'Autorité environnementale est muette sur la situation francilienne. L'économie générale du projet d'AFA ne prend pas suffisamment en compte ces aspects relevant de la santé publique. Or, ces atteintes supplémentaires à la qualité de vie de millions de Franciliens ne peuvent être oubliées.

6. Assurer le principe de précaution

En Seine-Saint-Denis, les conseils municipaux concernés par le tracé de l'AFA ont voté une motion contre le passage de cette autoroute en zone urbaine dense. Le principe de précaution est mis en avant dans ce refus de voir les communes franciliennes traversées par des trains potentiellement dangereux car transportant des produits inflammables, explosifs, toxiques, et radioactifs. Nous ne pouvons que confirmer cette inquiétude, sachant que les lignes ferroviaires de banlieues franciliennes sont déjà fréquemment empruntées par des convois de déchets nucléaires sans que les populations ne soient averties. Ainsi, en décembre 2013, après un déraillement d'un wagon de l'un de ces convois, le maire de Drancy a décidé de porter plainte contre l'État pour mise en danger de la vie d'autrui.

L'Autorité environnementale a estimé que les risques technologiques et les risques de pollution accidentelle des eaux du projet d'AFA constitueraient à l'échelle locale des enjeux environnementaux de première importance. De manière générale, les risques sont sous-estimés et les études excluent régulièrement les réactions combinées de matières toxiques en cas d'accident. La crainte sur le bruit, la dangerosité, les impacts sur l'homme et son environnement gagne du terrain parmi les élus et les associations locales.

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

Les communes, les communautés de communes ou d'agglomération, les associations critiquent à juste titre l'absence de précision concernant la politique menée par la SNCF. Elles dénoncent leur très faible participation aux concertations et aux décisions parce que la SNCF ou l'État l'ont décidé ainsi. D'autant plus qu'en 2013, le débat public précédant toute enquête publique n'a pas eu lieu en Ile-de-

France, mais seulement dans les deux départements où se trouveront les futurs terminaux Dourges et Tarnos ! Il faut remonter à 2006 pour trouver une trace d'un débat public sur les lignes à grande vitesse avec mention d'une autoroute ferroviaire sur la façade atlantique de la France.

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

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

Par ailleurs, « à plus long terme, lorsque le service imposera des développements », le projet global prévoit une plateforme multimodale au sud de Paris, le secteur préférentiel étant situé entre Orléans et Paris selon la carte du programme d'autoroute ferroviaire Atlantique. Aucune véritable précision n'est indiquée dans le DEUP en dehors d'un « Brétigny-sur-Orge » apparaissant au détour d'une énumération de sites provinciaux au sujet du dossier remis au candidat concessionnaire de la délégation de service public. L'AFA mise en service début 2016 sera une ligne directe entre deux terminaux nord et sud. Aucun prévisionnel n'est indiqué sur la construction et la mise en service de la plateforme sud-parisienne pouvant offrir le service du report multimodal route/rail en Ile-de-France afin de désengorger certains axes routiers, ce qui reste à prouver.

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

u

te étude de faisabilité.

Pourquoi tous ces éléments ne figurent-ils pas dans le DEUP de l'AFA, sachant que des publications récentes de la SNCF mentionnent le fait que Brétigny « accueillera bientôt la gare francilienne de la future autoroute ferroviaire qui reliera le nord de la France à la frontière espagnole » ? Pourquoi ce manque de transparence ? En 2008, il n'y a eu aucune enquête publique parce les terrains de Brétigny appartiennent à RFF. Pourtant, la solution de Brétigny-sur-Orge, nœud ferroviaire et routier, nécessite une large concertation sur l'ensemble du territoire essonnien avec tous les acteurs (porteurs du projet, collectivités territoriales, associations, habitants).

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

Dernièrement, la chaleur estivale a fortement perturbé les transports en commun, avec pour conséquences des ralentissements, des retards et des annulations de trains de banlieue. Ainsi, la SNCF a précisé que si les rails chauffent à plus de 45 °C, les trains ne peuvent rouler à plus de 40 km/h pour des raisons de sécurité. Quid des convois de l'AFA ? Seront-ils mis en attente ? Mais où exactement entre Pierrefitte et Étampes ? Dans la configuration actuelle, un convoi engagé doit, quelle que soit la conjoncture, passer par l'Ile-de-France. Quid de l'impact sur le trafic voyageur de banlieue en cas d'un quelconque problème technique ou climatologique, chronique ou ponctuel ?

10. Des travaux nocturnes d'ajustement des infrastructures

En pleine cacophonie sur les quais qu'il faut raboter pour le passage des nouveaux TER commandés par la SNCF, il semblerait que, pour celui de l'AFA, il faille aussi réduire certains quais afin de faire circuler des trains larges de 2,55 m. Le DEUP n'indique pas précisément les lieux des 3 800

interventions où ces travaux nocturnes d'ajustement du gabarit bas seront nécessaires. Une lacune... Même remarque pour les infrastructures qui devront être adaptées en hauteur. Dans son avis rendu public le 19 décembre 2012, l'Autorité environnementale insiste sur les coûts élevés du projet, avec notamment un surcoût de retouche des ouvrages de 188 millions d'euros.

11. Un contournement de la région parisienne impératif

Depuis l'accident de Brétigny en juillet 2013, les rapports s'accumulent sur les preuves indiscutables du manque d'entretien du réseau ferré francilien par le binôme SNCF/RFF, ainsi que son obsolescence. RFF reconnaît d'ailleurs que la robustesse du réseau ne permet pas d'accueillir en l'état ces trains longs, de fort tonnage, que sont les convois d'autoroute ferroviaire. Une véritable réflexion doit être conduite sur la promotion du report modal route/rail hors des zones urbaines denses.

En leur temps, Lyon et Montpellier ont été contournées par l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. Pourquoi pas le bassin francilien ? Selon Jean-Christophe LAGARDE, député-maire de Drancy, le contournement de la région parisienne « apporterait une réponse pertinente sur les longs trajets à la fois pour les marchandises dangereuses et pour les remorques des transporteurs routiers. » En ce sens, au regard de la fiabilité du réseau ferré parisien, la mise en avant du principe de précaution inscrit dans la Charte de l'environnement pour la population concernée, soit plus d'un million de Franciliens, est essentielle. La proposition de contourner l'Ile-de-France est la meilleure solution afin d'éviter des catastrophes en chaîne et des dysfonctionnements supplémentaires pour les millions d'usagers franciliens.

EN CONCLUSION

L'association Portes de l'Essonne Environnement considère qu'il est utile d'envisager la création d'une autoroute ferroviaire permettant de traverser la France du Nord au Sud afin de répondre à un meilleur respect de l'environnement dans la cadre de la loi Grenelle 1 d'août 2009, à une meilleure qualité de vie et à une amélioration de la santé des habitants de villes actuellement polluées par le trafic incessant des poids lourds.

L'association Portes de l'Essonne Environnement considère cependant qu'il est irraisonnable d'ajouter un nouveau trafic traversant la région Ile-de-France en utilisant la ligne C du RER et la Grande ceinture, saturées. L'accident de Brétigny-sur-Orge en juillet 2013 figure dans toutes les mémoires des usagers et des riverains : il rappelle la vétusté et les carences d'entretien des infrastructures ferroviaires. Réclamée depuis plus de 20 ans par les associations de défense des usagers de la ligne du RER-C, la modernisation du réseau ferré sud-francilien commence à peine. Les incidents à répétition qui émaillent le trafic journalier ne seront pas pour autant en voie d'extinction avec le mode de gestion des lignes franciliennes choisi par les opérateurs.

L'association Portes de l'Essonne Environnement considère que le projet de la Métropole du Grand Paris et le SDRIF 2030 inquiètent les Franciliens sur la capacité à assurer un nombre de déplacement toujours plus élevé dans la région qui bat tous les records de densité de population en Europe. Il suffit de comparer la situation de Londres (avec 4 300 hab/km²), Berlin (avec 3 900 hab/km²) et Paris élargi à ses trois départements limitrophes (avec 8 500 hab/km²) pour s'apercevoir que l'hyper-saturation est propice à des dysfonctionnements et des nuisances exponentielles. Il faut tirer toutes les conséquences en matière d'aménagement urbain qui découlent du dépassement de ce seuil, notamment en matière de transport de voyageurs et de fret.

Pour ces motifs, en l'absence du contournement de la région parisienne, l'association Portes de l'Essonne Environnement (associée aux associations environnementales franciliennes Ile-de-France Environnement, Essonne Nature Environnement et Culture Arts Découverte) émet un avis défavorable au projet de création d'une autoroute ferroviaire Atlantique traversant une zone urbaine densément peuplée comme l'Ile-de-France.

Sylvie MONNIOTTE-MÉRIGOT, trésorière de Portes de l'Essonne Environnement, responsable éditoriale du site www.portes-essonne-environnement.org.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 12:23:19

Nom : AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE

Prénom : Arc

Département de résidence : 60

Ville de résidence :Compiègne

Avis :

Le Conseil d'Agglomération de la Région de Compiègne a émis le 27 juin 2014 un avis favorable assorti d'observations sur le projet d'autoroute ferroviaire. Cette délibération peut être téléchargée au lien suivant :

<http://dl.free.fr/qZTDvBTey>

Son contenu est ici détaillé :

AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE « VIIA » - ENQUETE PUBLIQUE
DU 23 JUIN AU 23 JUILLET 2014

Rapporteur : Michel FOUBERT

LE PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Il est porté à l'enquête publique, du 23 juin au 23 juillet 2014, le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique porté par Réseau Ferré de France, Viia (filiale de la SNCF) et Lorry Rail.

L'autoroute ferroviaire Atlantique reliera en 2016, sur une distance ferroviaire d'environ 1 050 km, les terminaux de Tarnos dans les Landes et de Dourges dans le Pas-de-Calais.

Par rapport à la route, elle réduira de 20 % le temps de transport sur cet axe (15h au lieu de 18h par route) avec un coût inférieur de 10 % à 15 %.

L'autoroute ferroviaire est un service apporté aux transporteurs routiers ; elle comprend :

- la construction de deux terminaux de transbordement,
- l'utilisation de wagons surbaissés « à coque pivotante » pour transporter des semi-remorques (sans tracteur ni chauffeur),
- la constitution de trains longs (750 mètres puis 1050 mètres soit 60 semi-remorques par train) ;

Cette autoroute empruntera des voies ferrées existantes qui pourront le cas échéant être adaptées, et l'un des tronçons au nord de Paris empruntera notamment la voie Compiègne - Saint-Quentin - Douai.

La fréquence des trains évoluera pour atteindre, après six ans environ de fonctionnement, 4 allers et retours quotidiens soit 8 trains par jour sur l'ensemble de l'itinéraire. Le tracé qui concerne la région de Compiègne devrait n'être impacté qu'en partie par cette fréquence.

A terme, il est prévu la création d'une plateforme de transbordement complémentaire, au sud de Paris. Aucun détail n'est présenté dans le dossier à ce sujet.

LES IMPACTS POUR LE TERRITOIRE

En dehors du projet de plateforme complémentaire au sud de Paris, le projet d'autoroute ferroviaire atlantique fonctionnera comme un « tunnel » empruntant la ligne Compiègne – Saint-Quentin, la mobilisant par des trains de très longue taille pour plusieurs trajets journaliers.

Il peut donc être fait deux observations majeures sur ce projet :

- 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 à cet endroit.

La taille conséquente de la plateforme du Port fluvial, sa fonction logistique, sa situation unique, au croisement de l'autoroute A1, de l'Oise navigable dans le prolongement du Canal Seine Nord, et de l'autoroute ferroviaire Atlantique, présentent toutes les caractéristiques voulues pour accompagner utilement une plateforme de transbordement pour l'autoroute ferroviaire.

A proximité immédiate, à Verberie, se trouvent des infrastructures ferroviaires existantes, qui pourraient être réutilisées à cette fin.

Conséquence de la proposition précédente, il est demandé au groupe SNCF, en lien avec sa filiale logistique, de réfléchir à un déplacement opportun des entrepôts GEODIS BM situés près de la Gare de Compiègne, dont l'usage est antinomique avec la constitution du futur quartier Gare. GEODIS BM pourrait, avec profit, tirer parti de la création d'une plateforme de transbordement à Verberie branchée sur l'autoroute ferroviaire.

- Tant la réalisation des travaux nécessaires au projet, que le trafic fret engendré par l'autoroute ferroviaire Atlantique doivent être combinés avec précision avec le trafic voyageur sur la ligne Compiègne – Saint-Quentin :

Compte tenu notamment du projet de liaison TER Roissy-Picardie sur la ligne Compiègne – Saint-Quentin, il est capital de tenir compte dès l'engagement du projet d'autoroute ferroviaire, de l'ensemble des flux marchandises et voyageurs qui pourraient être prévisibles d'ici à 2020 aux abords de Compiègne. Le trafic voyageur doit en effet subir le moins de perturbation et de limitation possibles.

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.

C'est pourquoi il est proposé au Conseil d'Agglomération de la Région de Compiègne, d'émettre un avis favorable au projet d'autoroute ferroviaire Atlantique soumis à enquête publique, en l'assortissant des deux observations ci-dessus, et engageant les maîtres d'ouvrage du projet à évaluer, en relation avec le Syndicat Mixte du Port Fluvial de Longueuil Sainte-Marie, l'intérêt et la faisabilité d'une plateforme de transbordement à Verberie en jonction avec le Paris Oise Port Intérieur.

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION,

Entendu le rapport présenté par M. FOUBERT,

Vu, l'avis favorable de la Commission de l'Aménagement et de l'Urbanisme en date du 18 juin 2014,

Vu, l'avis favorable de la Commission des Finances en date du 19 juin 2014,

Et après en avoir délibéré,

EMET UN AVIS FAVORABLE assorti des observations ci-dessus au projet d'autoroute ferroviaire Atlantique présenté à l'enquête publique du 23 juin au 23 juillet 2014 :

ENGAGE les maîtres d'ouvrage du projet à évaluer, en relation avec le Syndicat Mixte du Port Fluvial de Longueil Sainte-Marie, l'intérêt et la faisabilité d'une plateforme de transbordement à Verberie en jonction avec le Paris Oise Port Intérieur ;

MANDATE Monsieur le Président, ou son représentant, pour transmettre le présent avis à la Commission d'Enquête en charge de l'enquête publique relative,

ADOPTÉ, à l'unanimité PAR LE CONSEIL D'AGGLOMERATION,

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 12:40:40

Nom : ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT

Prénom : Fédération

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Epinay-Sur-Orge

Avis :

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Nous vous prions de bien vouloir trouver les observations constituant l'avis de la fédération départementale Essonne Nature Environnement émis dans le cadre de la deuxième enquête publique sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique. Cet avis vous a été adressé également en lettre RAR le 22 juillet 2014. Il a été coécrit et cosigné avec la fédération Ile-de-France Environnement, les associations Culture Arts Découverte et Portes de l'Essonne Environnement. Il comporte 11 points.

1. Une AFA inscrite dans la loi Grenelle 1, mais une économie du projet incertaine

L'idée d'un transport de fret par voie ferrée plutôt que par la route n'est pas neuve, notamment en Europe. Elle présente des avantages environnementaux incontestables. C'est pourquoi le transport des semi-remorques routières sur rail a été impulsé par la loi Grenelle 1 d'août 2009 qui a inscrit au programme l'AFA, estimée alors à 190 millions d'euros. Les temps de transport peuvent être ainsi raccourcis. On avance une réduction des coûts de 10 à 15 % dans les documents du dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP). Les gains supposés ne seraient pas négligeables en diminuant de 10 à 20 % le trafic routier par transfert vers le fret ferroviaire, soit environ 85 000 poids lourds annoncés pour près de 100 000 tonnes équivalent CO2 économisés annuellement à terme et en régime de croisière.

Établies à partir des statistiques issues de l'utilisation des deux autoroutes ferroviaires existantes en France, les données socio-économiques chiffrées ne sont pas convaincantes. Dans son rapport sur les autoroutes ferroviaires de février 2012, la Cour des Comptes a pointé du doigt ces expériences en utilisant une terminologie rude pour les qualifier : « inabouties », « marquées par des retards », « lancées sans étude suffisante » et « déficitaires ». En résumé, ces autoroutes « peinent à faire » leurs « preuves sur les plans économique et financier », « le modèle n'apparaît viable, dans l'avenir, qu'à des conditions exigeantes ». L'économie générale financière de l'AFA semble précaire. Le Commissariat général à l'investissement s'inquiète d'une forte dépendance aux subventions, des incertitudes sur la rentabilité, le financement et, surtout, la participation de l'Europe alors que ce projet profite davantage aux Européens qu'aux Français.

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

Des associations environnementales et certaines municipalités sont très réservées, notamment en Ile-de-France, région la plus densément peuplée traversée par l'AFA. Cette première zone urbaine de France concentre un nombre de nuisances maximales (nuisances sonores continues, pollution permanente de l'air, transports en commun déficients et défaillants, réseau routier saturé, risques sanitaires industriels et technologiques, etc). Les atteintes à la qualité de vie et les déséquilibres écologiques n'ont jamais été aussi importants. Alors que la densité d'habitants à l'hectare est la plus forte comparée aux grandes agglomérations européennes, le Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) pour 2030, adopté en octobre 2013, prévoit une densification des pôles gares de l'ensemble du réseau francilien. Rien ne laisse présager que le report modal route/rail proposé par l'AFA ne constitue pas un véritable transfert de nuisances pour les riverains franciliens des voies ferrées plus nombreux à l'avenir.

Il est illusoire de faire passer des convois de fret de plus d'un kilomètre de long sur le réseau ferré francilien déjà surchargé, voire saturé et à risque car vétuste. Ainsi, de 2016 à 2029, quatre trains (aller-retour) assureraient une navette quotidienne entre les terminaux en empruntant les lignes de la Grande ceinture et celle du RER-C dont les travaux de modernisation débutent à peine et sont échelonnés sur six années. En phase de test (2015), 10 à 20 allers-retours seront effectués. A terme, en pleine activité, 20 à 40 trains rouleraient sur l'AFA. Avec l'incitation des pouvoirs publics au recours aux transports collectifs et la pression de la demande croissante des usagers, ne doit-on pas s'attendre avec l'AFA à une hyper-saturation d'un réseau de voyageurs franciliens, souvent régulé par la contrainte, les retards et les suppressions de trains ?

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

Les convois de l'AFA rouleraient à environ 60 km/h avec un matériel peu bruyant. Le bruit généré en soi serait donc moins important que pour n'importe quel autre train de fret d'ancienne génération, mais il s'ajoutera aux autres bruits environnants d'autant plus perceptibles s'ils sont nocturnes... Ainsi, en Essonne, le surplus serait évalué entre 0,2 et 0,8 dB selon les secteurs. Ces mesures sont des moyennes théoriques. Elles ne prennent pas en compte le phénomène d'émergences sonores. Elles ne reflètent pas la réalité qui varie en fonction des conditions climatiques, des vents porteurs, du bruit des roues sur les rails, du sifflement des bruits aérodynamiques, des crissements des freins, des types de rails et de l'environnement des ouvrages d'art. Pour un riverain de l'AFA sis à un point fixe, le passage d'un train d'un kilomètre de long à 60 km/h générerait 1 minute de bruit à laquelle il faut ajouter le temps d'écho et de réverbération. Ce bruit s'additionne aux nuisances acoustiques autoroutières et aériennes critiques en Ile-de-France.

Préoccupation constante des Français, la pollution sonore est à l'origine de nombreux problèmes de santé, non pris en compte à leur juste mesure dans les projets publics. Par ailleurs, les impacts socio-économiques (perte d'attractivité du territoire, dévaluation des prix de l'immobilier, etc) des nuisances sonores augmentées ne doivent pas être négligées, surtout dans une Ile-de-France déjà en souffrance. Quel programme de protections phoniques le long des voies dans les milieux urbains denses VIIA/SNCF proposent-elles dans le cadre de l'AFA ? Les murs anti-bruit, on les connaît le long des autoroutes routières. Ils ne sont pas toujours efficaces. Aucune précision n'est apportée dans le DEUP pour l'Ile-de-France.

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

Tous les riverains des lignes de chemin de fer connaissent les effets négatifs des vibrations (gêne acoustique, dommages sur les bâtiments) liées au roulement des essieux de certaines rames mal équilibrées des trains de fret, aux conteneurs mal calés sur une structure ferroviaire défaillante. VIIA/SNCF appréhenderont-elles l'impact de ces nuisances vibratoires dans tous les secteurs urbains et les solutionneront-elles au même titre que les nuisances sonores ? Agiront-elles à la source partout où cela sera nécessaire ? Le DEUP ne mentionne rien pour l'Ile-de-France, seules les préconisations pour la province sont détaillées.

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

En Ile-de-France, VIIA/SNCF/RFV n'apportent pas les solutions suffisantes pour protéger les Franciliens de toutes nuisances supplémentaires. Les mesures d'évitement inscrites dans le DEUP sont dérisoires ou inexistantes face à la densification des pôles gares prévue par le SDRIF 2030, aux dysfonctionnements constants dans la gestion des transports ferrés de voyageurs de banlieue et de fret actuels. Faire croire que les réductions des vibrations à la source et des nuisances sonores seront assurées sur l'ensemble des points noirs relèverait de l'utopie. L'Ile-de-France est écartée de tout véritable programme. L'Autorité environnementale est muette sur la situation francilienne. L'économie générale du projet d'AFA ne prend pas suffisamment en compte ces aspects relevant de la santé publique. Or, ces atteintes supplémentaires à la qualité de vie de millions de Franciliens ne peuvent être oubliées.

6. Assurer le principe de précaution

En Seine-Saint-Denis, les conseils municipaux concernés par le tracé de l'AFA ont voté une motion contre le passage de cette autoroute en zone urbaine dense. Le principe de précaution est mis en avant dans ce refus de voir les communes franciliennes traversées par des trains potentiellement dangereux car transportant des produits inflammables, explosifs, toxiques, et radioactifs. Nous ne pouvons que confirmer cette inquiétude, sachant que les lignes ferroviaires de banlieues franciliennes sont déjà fréquemment empruntées par des convois de déchets nucléaires sans que les populations ne soient averties. Ainsi, en décembre 2013, après un déraillement d'un wagon de l'un de ces convois, le maire de Drancy a décidé de porter plainte contre l'État pour mise en danger de la vie d'autrui.

L'Autorité environnementale a estimé que les risques technologiques et les risques de pollution accidentelle des eaux du projet d'AFA constitueraient à l'échelle locale des enjeux environnementaux de première importance. De manière générale, les risques sont sous-estimés et les études excluent régulièrement les réactions combinées de matières toxiques en cas d'accident. La crainte sur le bruit, la dangerosité, les impacts sur l'homme et son environnement gagne du terrain parmi les élus et les associations locales.

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

Les communes, les communautés de communes ou d'agglomération, les associations critiquent à juste titre l'absence de précision concernant la politique menée par la SNCF. Elles dénoncent leur très faible participation aux concertations et aux décisions parce que la SNCF ou l'État l'ont décidé ainsi. D'autant plus qu'en 2013, le débat public précédant toute enquête publique n'a pas eu lieu en Ile-de-France, mais seulement dans les deux départements où se trouveront les futurs terminaux Dourges et Tarnos ! Il faut remonter à 2006 pour trouver une trace d'un débat public sur les lignes à grande vitesse avec mention d'une autoroute ferroviaire sur la façade atlantique de la France.

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

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

Par ailleurs, « à plus long terme, lorsque le service imposera des développements », le projet global prévoit une plateforme multimodale au sud de Paris, le secteur préférentiel étant situé entre Orléans et Paris selon la carte du programme d'autoroute ferroviaire Atlantique. Aucune véritable précision n'est indiquée dans le DEUP en dehors d'un « Brétigny-sur-Orge » apparaissant au détour d'une énumération de sites provinciaux au sujet du dossier remis au candidat concessionnaire de la délégation de service public. L'AFA mise en service début 2016 sera une ligne directe entre deux terminaux nord et sud. Aucun prévisionnel n'est indiqué sur la construction et la mise en service de la plateforme sud-parisienne pouvant offrir le service du report multimodal route/rail en Ile-de-France afin de désengorger certains axes routiers, ce qui reste à prouver.

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

Pourquoi tous ces éléments ne figurent-ils pas dans le DEUP de l'AFA, sachant que des publications récentes de la SNCF mentionnent le fait que Brétigny « accueillera bientôt la gare francilienne de la future autoroute ferroviaire qui reliera le nord de la France à la frontière espagnole » ? Pourquoi ce manque de transparence ? En 2008, il n'y a eu aucune enquête publique parce les terrains de Brétigny appartiennent à RFF. Pourtant, la solution de Brétigny-sur-Orge, nœud ferroviaire et routier, nécessite une large concertation sur l'ensemble du territoire essonnien avec tous les acteurs (porteurs du projet, collectivités territoriales, associations, habitants).

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

Dernièrement, la chaleur estivale a fortement perturbé les transports en commun, avec pour conséquences des ralentissements, des retards et des annulations de trains de banlieue. Ainsi, la SNCF a précisé que si les rails chauffent à plus de 45 °C, les trains ne peuvent rouler à plus de 40 km/h pour des raisons de sécurité. Quid des convois de l'AFA ? Seront-ils mis en attente ? Mais où exactement entre Pierrefitte et Étampes ? Dans la configuration actuelle, un convoi engagé doit, quelle que soit la conjoncture, passer par l'Île-de-France. Quid de l'impact sur le trafic voyageur de banlieue en cas d'un quelconque problème technique ou climatologique, chronique ou ponctuel ?

10. Des travaux nocturnes d'ajustement des infrastructures

En pleine cacophonie sur les quais qu'il faut raboter pour le passage des nouveaux TER commandés par la SNCF, il semblerait que, pour celui de l'AFA, il faille aussi réduire certains quais afin de faire circuler des trains larges de 2,55 m. Le DEUP n'indique pas précisément les lieux des 3 800 interventions où ces travaux nocturnes d'ajustement du gabarit bas seront nécessaires. Une lacune... Même remarque pour les infrastructures qui devront être adaptées en hauteur. Dans son avis rendu public le 19 décembre 2012, l'Autorité environnementale insiste sur les coûts élevés du projet, avec notamment un surcoût de retouche des ouvrages de 188 millions d'euros.

11. Un contournement de la région parisienne impératif

Depuis l'accident de Brétigny en juillet 2013, les rapports s'accumulent sur les preuves indiscutables du manque d'entretien du réseau ferré francilien par le binôme SNCF/RFF, ainsi que son obsolescence. RFF reconnaît d'ailleurs que la robustesse du réseau ne permet pas d'accueillir en l'état ces trains longs, de fort tonnage, que sont les convois d'autoroute ferroviaire. Une véritable réflexion doit être conduite sur la promotion du report modal route/rail hors des zones urbaines denses.

En leur temps, Lyon et Montpellier ont été contournées par l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. Pourquoi pas le bassin francilien ? Selon Jean-Christophe LAGARDE, député-maire de Drancy, le contournement de la région parisienne « apporterait une réponse pertinente sur les longs trajets à la fois pour les marchandises dangereuses et pour les remorques des transporteurs routiers. » En ce sens, au regard de la fiabilité du réseau ferré parisien, la mise en avant du principe de précaution inscrit dans la Charte de l'environnement pour la population concernée, soit plus d'un million de Franciliens, est essentielle. La proposition de contourner l'Île-de-France est la meilleure solution afin d'éviter des catastrophes en chaîne et des dysfonctionnements supplémentaires pour les millions d'usagers franciliens.

EN CONCLUSION

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

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

A cela s'ajoute le projet de la Métropole du Grand Paris qui n'est pas de nature à rassurer les Franciliens sur notre capacité à supporter encore plus de déplacements dans une région qui bat tous les records de densité en Europe. Il suffit de comparer la situation de Londres (avec 4 300 hab/km²), Berlin (avec 3 900 hab/km²) et Paris élargi à ses trois départements limitrophes que sont les Hauts de Seine, la Seine Saint Denis et le Val de Marne (avec 8 500 hab/km²) pour constater que nous avons dépassé, là aussi, le seuil de saturation en matière d'aménagement urbain, avec toutes les conséquences négatives qui découlent des projets proposés depuis la création des villes nouvelles.

Avis : Pour ces motifs, qu'il conviendrait de développer plus en détail, Essonne Nature Environnement, associée à Ile-de-France Environnement, Culture Arts Découverte et Portes de l'Essonne Environnement, émet un avis défavorable au projet de création d'une autoroute ferroviaire proposé en l'absence du contournement de la région capitale.

Jean-Pierre MOULIN, président d'Essonne Nature Environnement, responsable éditorial du site internet de la fédération : www.ene91.fr.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 12:55:37

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence :Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Je suis contre ce projet qui va occasionner une augmentation des nuisances sonores déjà présentes aux passages des quelques trains existants.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 12:57:51

Nom : LAPIE

Prénom : Laurence

Département de résidence : 93

Ville de résidence :Neuilly-Sur-Marne

Avis :

NON au projet d'autoroute ferroviaire atlantique car les trains de marchandises qu'il y a actuellement font déjà de trop grosses vibrations dans ma maison qui ont déjà fait tomber des cadres et des bibelots, alors si il y a en plus des train de 1050 mètres qu'est ce qui risque d'arriver à ma maison!....

Et cela est sans parler du bruit que cela cause surtout l'été si j'ouvres mes fenêtres je n'entend plus la télé voir je ne parle pas à mes enfants pendant le passage des trains qu'il y a actuellement.

Et je ne vous parle pas des dégâts colossaux que cela pourrait engendrer si un de ces trains vient a faire bouger les railles et dérailler un train de 1050 mètres en ville!!!!

ALORS DES TRAINS DE 1050METRES NON MERCI!!!!

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 13:03:52

Nom : ESTRIGA

Prénom : Jean-Paul

Département de résidence : 93

Ville de résidence :Neuilly-Sur-Marne

Avis :

NON au projet d'autoroute ferroviaire atlantique car les trains de marchandises qu'il y a actuellement font déjà de trop grosses vibrations dans ma maison qui ont déjà fait tomber des cadres et des bibelots, alors si il y a en plus des train de 1050 mètres qu'est ce qui risque d'arriver à ma maison!....

Et cela est sans parler du bruit que cela cause surtout l'été si j'ouvres mes fenêtres je n'entend plus la télé voir je ne parle pas à mes enfants pendant le passage des trains qu'il y a actuellement.

Et je ne vous parle pas des dégâts colossaux que cela pourrait engendrer si un de ces trains de 1050 mètres vient a dérailler en ville!!!!

ALORS DES TRAINS DE 1050METRES NON MERCI!!!!

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 13:24:53

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence :Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique est une pure hérésie. Au delà de la complexité technique évoquée par Monsieur Le Maire de Neuilly-sur-Marne, il ne faut pas négliger les répercussions phoniques et environnementales qu'une implantation telle que celle-ci aurait sur la qualité de vie des riverains.

Nous avons subi pendant de nombreuses années les bruits de la brigade canine du 93, qui a finalement été déplacée sur la commune dans le parc grâce à l'action de Monsieur le Maire.

La compagnie de traitement des eaux s'étend également sur une superficie conséquente. Nous subissons déjà le bruit des trains de marchandises alors que mon habitation se situe à 500m du rail concerné. Je n'ose imaginer qu'elles seront les répercussions d'un tel projet sur la ville de Neuilly-sur-marne.

Je confirme donc être contre un projet de cet ordre sur la ville de Neuilly-sur-marne.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 14:21:09

Nom : BAKON

Prénom : Patricia

Département de résidence : 94

Ville de résidence :Bry-Sur-Marne

Avis :

Bonjour,

Je suis TOTALEMENT CONTRE l'autoroute ferroviaire, j'habite à quelques centaines de mètre de la voie, voici les raisons :

Les nuisances sonores que je ne supporte pas (problème de santé).

Problème de produits transportés, dangerosité etc.

Une résidence vient de se construire à Bry sur Marne à 10 mètres du train : est ce normal ?

La dépréciation de nos maisons et dans une grande mesure.

Les prix de vente vont baisser et fortement.

Quand on voit la vétusté et l'énorme manque d'entretien de notre réseau, y a de quoi avoir peur (pour mémoire l'accident mortel de Brétigny sur Orge, quelle honte).

J'ai même connu un ouvrier qui devait s'occuper de l'entretien du réseau (en région parisienne) qui se vantait de faire une sieste tous les jours dans un wagon et bien sûr pendant les heures de travail. Et là, je comprends mieux l'accident mortel de Brétigny sur Orge (en me rappelant ce qu'il nous disait).

Pendant les travaux, le bruit, la poussière et tout ce que je ne connais pas.

Voici quelques raisons et je pense en oublier ou encore ne pas connaître tous les tenants et aboutissants de ce dossier.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 15:07:19

Nom : LAIGNEL

Prénom : Joelle

Département de résidence : 94

Ville de résidence Chennevieres -Sur-Marne

Avis :

Suite à la réunion du 22 juillet 2014 à CHAMPIGNY SUR MARNE.

Propriétaire d'un pavillon situé au 92 A rue de Champigny à CHENNEVIERES SUR MARNE 94430

Voici mon avis :

Je suis pour un allègement des camions sur les autoroutes MAIS je souhaite un mur anti-bruit le long de la ligne de chemin de fer dite " grande ceinture".
Ce tronçon se situe entre 2 tunnels.

1 en direction de SUCY EN BRIE

1 en direction de CHAMPIGNY SUR MARNE

Vous comprendrez bien que notre simple capital dévaluera au moment de la vente du pavillon,

alors un peu de compréhension....

CORDIALEMENT

JOELLE LAIGNEL

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 15:26:30

Nom : ZOLTOBRODA

Prénom : Alain

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry -Sur-Marne

Avis :

Avis négatif.

Résident à Bry depuis 13 ans, nous avons déjà à subir les nuisances sonores des trains de marchandises passant dans la commune, et ceci de jour comme de nuit.

Ces derniers viennent se rajouter à ceux du Rer.

Rajouter 4 trains AR (voire plus) soit 8 trajets par jour est juste impensable.

Rajouter des nuisances sonores ferait de plus diminuer la valeur des maisons.

Et que dire des tremblements que génèreront tous ces trains (déformations des terrains, fissures des murs...)

Sans parler de toutes nuisances apportées par les travaux.

De plus, vu les tarifs pratiqués, je reste persuadé que très peu de routiers prendront cette autoroute.

La SNCF ferait mieux de dépenser dans la maintenance et la mise à niveau de l'existant plutôt que de prévoir de superbes projets quasiment voués à l'échec, et ce, avant même d'avoir commencé !

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 15:43:57

Nom : DJOUADI

Prénom : Toufik

Département de résidence : 93

Ville de résidence Neuilly -Sur-Marne

Avis :

Je comprends parfaitement les enjeux écologiques mais je ne comprends absolument pas comment on peut autant négliger le problème sanitaire lié au bruit.

Bon nombre d'enquêtes ont mis à jour de sérieux problèmes et je ne citerai que ceux émis par l'Anses (Agence nationale de sécurité sanitaire l'alimentation, de l'environnement et du travail) dans un rapport intitulé « Évaluation des impacts sanitaires extra-auditifs du bruit environnemental »

Effets immédiats :

- Perturbations du sommeil ;
- Gêne

Effets à moyen et à long termes :

- Troubles de l'apprentissage scolaire ;
- Infarctus du myocarde.

Sources : <https://www.anses.fr/sites/default/files/documents/AP2009sa0333Ra.pdf>

Vous comprendrez que pour préserver notre santé et celles de nos enfants, je suis opposé à ce projet.

J'espère que nos doléances trouveront une oreille attentive et compréhensive.

Toufik Djouadi

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 15:47:29

Nom : GROUPE DES ELUS D'UNION DE LA GAUCHE DE SAINT-BENOIT 86280

Prénom : Les conseillers municipaux Hervé PIQUION, Joelle TOBELEM ; Jean-Bernard SAULNIER, Andréa THIMONIER

Département de résidence : 86

Ville de résidence : Saint-Benoit 86280

Avis :

Les élus du groupe des élus d'union de la Gauche au conseil municipal des SAINT-BENOIT 86280 portent à la connaissance du Commissaire-Enquêteur leur avis défavorable au projet d'autoroute ferroviaire atlantique et leurs observations ci-dessous :

SUR LE FOND

Ce projet consiste à utiliser les voies ferroviaires du territoire pour acheminer entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique (axe Lille/Bayonne) une partie du fret routier. La montée en puissance de ce projet sera progressive et permettra d'ici 2020 d'assurer le transport de 100 000 camions remorques par an. Les trains initialement longs d'environ 700 m seront portés à plus de 1000 m à partir de 2018. Leur fréquence, de 2 à 4 trains par jour au départ, sera progressivement portée à 9 -10 en vitesse de croisière.

La politique visant à transférer sur le fer une partie du fret routier reçoit dans son principe notre soutien. Toutefois, au-delà de l'absence de débat démocratique sur des projets aussi importants, les modalités de mise en œuvre posent en elles-mêmes un certain nombre de problèmes majeurs à la fois pour la sécurité des populations et pour leur qualité de vie.

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.

LA SECURITE DES PERSONNES ET LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Les conditions de mise en œuvre du projet nous conduisent à émettre les plus grandes réserves concernant la sécurité des personnes :

→ rappel de l'avis de l'autorité environnementale :

« A l'échelle locale, l'Autorité Environnementale a estimé que les impacts du projet sur le bruit et les vibrations ainsi que le transport de matières dangereuses (risques technologiques, risque de pollution accidentelle des eaux) en constituaient les enjeux environnementaux principaux. Elle recommande de compléter l'étude d'impact sur le plan des risques technologiques et des impacts acoustiques (clarification des hypothèses de calculs, identification des points noirs de bruit, localisation des bâtiments exposés) en ce sens. Les enjeux du projet concernent par ailleurs ses impacts sur les milieux naturels et les espèces protégées, notamment au niveau des tunnels et des plateformes de transbordement. Elle recommande de vérifier la présence éventuelle d'espèces protégées et de compléter les évaluations d'incidence Natura 2000, puis d'en présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation correspondantes. »

→ l'autoroute ferroviaire empruntera les voies existantes en milieu urbanisé

→ le poids transporté et la longueur des trains, sur un réseau existant qui commence à montrer son obsolescence, ne manqueront pas de majorer les risques d'accidents

- la nature des matériaux transportés fera peser des risques importants pour la sécurité des personnes et pour l'environnement (produits chimiques notamment)
- la gestion des conflits de priorité (entre TGV, TER , autoroute ferroviaire et autres trains de marchandise) , déjà épineuse et préjudiciable aux voyageurs de TER dans notre région, risque fort de se trouver plus âpre encore, avec au final une pression supplémentaire forte sur les conditions de sécurité des voyageurs, mais aussi des riverains
- il ne semble pas que les préfets aient reçu des instructions pour engager avec les élus et les acteurs une réflexion permettant d'adapter les plans de prévention et de gestion des risques d'accidents
- 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

LA NATURE DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Nous demandons que des mesures d'accompagnement appropriées des riverains ou des habitants subissant les effets de la mise en service de ce projet soient prises :

- nuisances sonores : édification de murs anti-bruit, selon le cas végétalisés ou d'une autre nature
- vibrations : indemnisation des dommages aux biens causés par les vibrations
- perte de valeur des biens immobiliers : indemnisation de la perte de valeur des biens immobiliers liée à la proximité de cette autoroute ferroviaire

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 16:09:00

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

En ma qualité de résidente de Neuilly sur Marne, je donne un avis défavorable pour le projet autoroutier ferroviaire Atlantique, compte tenu de l'impact des nuisances sonores et la dévaluation de l'immobilier que cela peut engendrer, surtout pour les gens qui viennent juste d'acquérir un bien.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 16:44:28

Nom : ILE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT

Prénom : Fédération

Département de résidence : 75

Ville de résidence : Paris

Avis :

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Nous vous prions de bien vouloir trouver les observations constituant l'avis de la fédération régionale Ile-de-France Environnement émis dans le cadre de la deuxième enquête publique sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique. Cet avis vous a été adressé également en lettre RAR le 22 juillet 2014. Il a été coécrit et cosigné avec la fédération Essonne Nature Environnement, les associations Culture Arts Découverte et Portes de l'Essonne Environnement.

1. Une AFA inscrite dans la loi Grenelle 1, mais une économie du projet incertaine

L'idée d'un transport de fret par voie ferrée plutôt que par la route n'est pas neuve, notamment en Europe. Elle présente des avantages environnementaux incontestables. C'est pourquoi le transport des semi-remorques routières sur rail a été impulsé par la loi Grenelle 1 d'août 2009 qui a inscrit au programme l'AFA, estimée alors à 190 millions d'euros. Les temps de transport peuvent être ainsi raccourcis. On avance une réduction des coûts de 10 à 15 % dans les documents du dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP). Les gains supposés ne seraient pas négligeables en diminuant de 10 à 20 % le trafic routier par transfert vers le fret ferroviaire, soit environ 85 000 poids lourds annoncés pour près de 100 000 tonnes équivalent CO2 économisés annuellement à terme et en régime de croisière.

Établies à partir des statistiques issues de l'utilisation des deux autoroutes ferroviaires existantes en France, les données socio-économiques chiffrées ne sont pas convaincantes. Dans son rapport sur les autoroutes ferroviaires de février 2012, la Cour des Comptes a pointé du doigt ces expériences en utilisant une terminologie rude pour les qualifier : « inabouties », « marquées par des retards », « lancées sans étude suffisante » et « déficitaires ». En résumé, ces autoroutes « peinent à faire » leurs « preuves sur les plans économique et financier », « le modèle n'apparaît viable, dans l'avenir, qu'à des conditions exigeantes ». L'économie générale financière de l'AFA semble précaire. Le Commissariat général à l'investissement s'inquiète d'une forte dépendance aux subventions, des incertitudes sur la rentabilité, le financement et, surtout, la participation de l'Europe alors que ce projet profite davantage aux Européens qu'aux Français.

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

Des associations environnementales et certaines municipalités sont très réservées, notamment en Ile-de-France, région la plus densément peuplée traversée par l'AFA. Cette première zone urbaine de France concentre un nombre de nuisances maximales (nuisances sonores continues, pollution permanente de l'air, transports en commun déficients et défaillants, réseau routier saturé, risques sanitaires industriels et technologiques, etc). Les atteintes à la qualité de vie et les déséquilibres écologiques n'ont jamais été aussi importants. Alors que la densité d'habitants à l'hectare est la plus forte comparée aux grandes agglomérations européennes, le Schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) pour 2030, adopté en octobre 2013, prévoit une densification des pôles gares de l'ensemble du réseau francilien. Rien ne laisse présager que le report modal route/rail proposé par l'AFA ne constitue pas un véritable transfert de nuisances pour les riverains franciliens des voies ferrées plus nombreux à l'avenir.

Il est illusoire de faire passer des convois de fret de plus d'un kilomètre de long sur le réseau ferré francilien déjà surchargé, voire saturé et à risque car vétuste. Ainsi, de 2016 à 2029, quatre trains (aller-retour) assureraient une navette quotidienne entre les terminaux en empruntant les lignes de la Grande ceinture et celle du RER-C dont les travaux de modernisation débutent à peine et sont échelonnés sur six années. En phase de test (2015), 10 à 20 allers-retours seront effectués. A terme, en pleine activité, 20 à 40 trains rouleraient sur l'AFA. Avec l'incitation des pouvoirs publics au recours aux transports collectifs et la pression de la demande croissante des usagers, ne doit-on pas s'attendre avec l'AFA à une hyper-saturation d'un réseau de voyageurs franciliens, souvent régulé par la contrainte, les retards et les suppressions de trains ?

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

Les convois de l'AFA rouleraient à environ 60 km/h avec un matériel peu bruyant. Le bruit généré en soi serait donc moins important que pour n'importe quel autre train de fret d'ancienne génération, mais il s'ajoutera aux autres bruits environnants d'autant plus perceptibles s'ils sont nocturnes... Ainsi, en Essonne, le surplus serait évalué entre 0,2 et 0,8 dB selon les secteurs. Ces mesures sont des moyennes

théoriques. Elles ne prennent pas en compte le phénomène d'émergences sonores. Elles ne reflètent pas la réalité qui varie en fonction des conditions climatiques, des vents porteurs, du bruit des roues sur les rails, du sifflement des bruits aérodynamiques, des crissements des freins, des types de rails et de l'environnement des ouvrages d'art. Pour un riverain de l'AFA sis à un point fixe, le passage d'un train d'un kilomètre de long à 60 km/h générerait 1 minute de bruit à laquelle il faut ajouter le temps d'écho et de réverbération. Ce bruit s'additionne aux nuisances acoustiques autoroutières et aériennes critiques en Ile-de-France.

Préoccupation constante des Français, la pollution sonore est à l'origine de nombreux problèmes de santé, non pris en compte à leur juste mesure dans les projets publics. Par ailleurs, les impacts socio-économiques (perte d'attractivité du territoire, dévaluation des prix de l'immobilier, etc) des nuisances sonores augmentées ne doivent pas être négligées, surtout dans une Ile-de-France déjà en souffrance. Quel programme de protections phoniques le long des voies dans les milieux urbains denses VIIA/SNCF proposent-elles dans le cadre de l'AFA ? Les murs anti-bruit, on les connaît le long des autoroutes routières. Ils ne sont pas toujours efficaces. Aucune précision n'est apportée dans le DEUP pour l'Ile-de-France.

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

Tous les riverains des lignes de chemin de fer connaissent les effets négatifs des vibrations (gêne acoustique, dommages sur les bâtiments) liées au roulement des essieux de certaines rames mal équilibrées des trains de fret, aux conteneurs mal calés sur une structure ferroviaire défaillante. VIIA/SNCF appréhenderont-elles l'impact de ces nuisances vibratoires dans tous les secteurs urbains et les solutionneront-elles au même titre que les nuisances sonores ? Agiront-elles à la source partout où cela sera nécessaire ? Le DEUP ne mentionne rien pour l'Ile-de-France, seules les préconisations pour la province sont détaillées.

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

En Ile-de-France, VIIA/SNCF/RFF n'apportent pas les solutions suffisantes pour protéger les Franciliens de toutes nuisances supplémentaires. Les mesures d'évitement inscrites dans le DEUP sont dérisoires ou inexistantes face à la densification des pôles gares prévue par le SDRIF 2030, aux dysfonctionnements constants dans la gestion des transports ferrés de voyageurs de banlieue et de fret actuels. Faire croire que les réductions des vibrations à la source et des nuisances sonores seront assurées sur l'ensemble des points noirs relèverait de l'utopie. L'Ile-de-France est écartée de tout véritable programme. L'Autorité environnementale est muette sur la situation francilienne. L'économie générale du projet d'AFA ne prend pas suffisamment en compte ces aspects relevant de la santé publique. Or, ces atteintes supplémentaires à la qualité de vie de millions de Franciliens ne peuvent être oubliées.

6. Assurer le principe de précaution

En Seine-Saint-Denis, les conseils municipaux concernés par le tracé de l'AFA ont voté une motion contre le passage de cette autoroute en zone urbaine dense. Le principe de précaution est mis en avant dans ce refus de voir les communes franciliennes traversées par des trains potentiellement dangereux car transportant des produits inflammables, explosifs, toxiques, et radioactifs. Nous ne pouvons que confirmer cette inquiétude, sachant que les lignes ferroviaires de banlieues franciliennes sont déjà fréquemment empruntées par des convois de déchets nucléaires sans que les populations ne soient averties. Ainsi, en décembre 2013, après un déraillement d'un wagon de l'un de ces convois, le maire de Drancy a décidé de porter plainte contre l'État pour mise en danger de la vie d'autrui.

L'Autorité environnementale a estimé que les risques technologiques et les risques de pollution accidentelle des eaux du projet d'AFA constitueraient à l'échelle locale des enjeux environnementaux de première importance. De manière générale, les risques sont sous-estimés et les études excluent régulièrement les réactions combinées de matières toxiques en cas d'accident. La crainte sur le bruit, la dangerosité, les impacts sur l'homme et son environnement gagne du terrain parmi les élus et les associations locales.

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

Les communes, les communautés de communes ou d'agglomération, les associations critiquent à juste titre l'absence de précision concernant la politique menée par la SNCF. Elles dénoncent leur très faible participation aux concertations et aux décisions parce que la SNCF ou l'État l'ont décidé ainsi. D'autant plus qu'en 2013, le débat public précédant toute enquête publique n'a pas eu lieu en Ile-de-France, mais seulement dans les deux départements où se trouveront les futurs terminaux Dourges et Tarnos ! Il faut remonter à 2006 pour trouver une trace d'un débat public sur les lignes à grande vitesse avec mention d'une autoroute ferroviaire sur la façade atlantique de la France.

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

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

Par ailleurs, « à plus long terme, lorsque le service imposera des développements », le projet global prévoit une plateforme multimodale au sud de Paris, le secteur préférentiel étant situé entre Orléans et Paris selon la carte du programme d'autoroute ferroviaire Atlantique. Aucune véritable précision n'est indiquée dans le DEUP en dehors d'un « Brétigny-sur-Orge » apparaissant au détour d'une énumération de sites provinciaux au sujet du dossier remis au candidat concessionnaire de la délégation de service public. L'AFA mise en service début 2016 sera une ligne directe entre deux terminaux nord et sud. Aucun prévisionnel n'est indiqué sur la construction et la mise en service de la plateforme sud-parisienne pouvant offrir le service du report multimodal route/rail en Ile-de-France afin de désengorger certains axes routiers, ce qui reste à prouver.

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

Pourquoi tous ces éléments ne figurent-ils pas dans le DEUP de l'AFA, sachant que des publications récentes de la SNCF mentionnent le fait que Brétigny « accueillera bientôt la gare francilienne de la future autoroute ferroviaire qui reliera le nord de la France à la frontière espagnole » ? Pourquoi ce manque de transparence ? En 2008, il n'y a eu aucune enquête publique parce les terrains de Brétigny appartiennent à RFF. Pourtant, la solution de Brétigny-sur-Orge, nœud ferroviaire et routier, nécessite une large concertation sur l'ensemble du territoire essonnien avec tous les acteurs (porteurs du projet, collectivités territoriales, associations, habitants).

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

Dernièrement, la chaleur estivale a fortement perturbé les transports en commun, avec pour conséquences des ralentissements, des retards et des annulations de trains de banlieue. Ainsi, la SNCF a précisé que si les rails chauffent à plus de 45 °C, les trains ne peuvent rouler à plus de 40 km/h pour des raisons de sécurité. Quid des convois de l'AFA ? Seront-ils mis en attente ? Mais où exactement entre Pierrefitte et Étampes ? Dans la configuration actuelle, un convoi engagé doit, quelle que soit la conjoncture, passer par l'Ile-de-France. Quid de l'impact sur le trafic voyageur de banlieue en cas d'un quelconque problème technique ou climatologique, chronique ou ponctuel ?

10. Des travaux nocturnes d'ajustement des infrastructures

En pleine cacophonie sur les quais qu'il faut raboter pour le passage des nouveaux TER commandés par la SNCF, il semblerait que, pour celui de l'AFA, il faille aussi réduire certains quais afin de faire circuler des trains larges de 2,55 m. Le DEUP n'indique pas précisément les lieux des 3 800 interventions où ces travaux nocturnes d'ajustement du gabarit bas seront nécessaires. Une lacune... Même remarque pour les infrastructures qui devront être adaptées en hauteur. Dans son avis rendu public le 19 décembre 2012, l'Autorité environnementale insiste sur les coûts élevés du projet, avec notamment un surcoût de retouche des ouvrages de 188 millions d'euros.

11. Un contournement de la région parisienne impératif

Depuis l'accident de Brétigny en juillet 2013, les rapports s'accumulent sur les preuves indiscutables du manque d'entretien du réseau ferré francilien par le binôme SNCF/RFF, ainsi que son obsolescence. RFF reconnaît d'ailleurs que la robustesse du réseau ne permet pas d'accueillir en l'état ces trains longs, de fort tonnage, que sont les convois d'autoroute ferroviaire. Une véritable réflexion doit être conduite sur la promotion du report modal route/rail hors des zones urbaines denses.

En leur temps, Lyon et Montpellier ont été contournées par l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. Pourquoi pas le bassin francilien ? Selon Jean-Christophe LAGARDE, député-maire de Drancy, le contournement de la région parisienne « apporterait une réponse pertinente sur les longs trajets à la fois pour les marchandises dangereuses et pour les remorques des transporteurs routiers. » En ce sens, au regard de la fiabilité du réseau ferré parisien, la mise en avant du principe de précaution inscrit dans la Charte de l'environnement pour la population concernée, soit plus d'un million de Franciliens, est essentielle. La proposition de contourner l'Ile-de-France est la meilleure solution afin d'éviter des catastrophes en chaîne et des dysfonctionnements supplémentaires pour les millions d'usagers franciliens.

EN CONCLUSION

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

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

Par ailleurs, le projet de la Métropole du Grand Paris n'est pas de nature à rassurer les Franciliens sur notre capacité à supporter encore plus de déplacements dans une région qui bat tous les records de densité en Europe. Il suffit de comparer la situation de Londres (avec 4 300 hab/km²), Berlin (avec 3 900 hab/km²) et Paris élargi à ses trois départements limitrophes que sont les Hauts de Seine, la Seine Saint Denis et le Val de Marne (avec 8 500 hab/km²) pour constater que le seuil de saturation en matière d'aménagement urbain, avec toutes les conséquences négatives qui découlent des projets proposés depuis la création des villes nouvelles, est aussi dépassé.

Pour ces motifs, Ile-de-France Environnement, associée à Essonne Nature Environnement, Culture Arts Découverte et Portes de l'Essonne Environnement, émet un avis défavorable au projet de création d'une autoroute ferroviaire proposé en l'absence du contournement de la région capitale.

Catherine GIOBELLINA, vice-présidente d'Ile-de-France Environnement.

IDFE, 2 rue des Dessous de Berges, 75013 PARIS

www.idfe.eu

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 16:59:25

Nom : DEHAUT

Prénom : Bernard

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevieres Sur Marne

Avis :

Concernant cette Autoroute Ferroviaire Atlantique susceptible actuellement d'emprunter la voie ferrée traversant la ville de Chennevières aux abords des habitations, je suis opposé à ce projet en l'état actuel du tracé de cette voie.

En fait, on déplace le problème écologique lié aux transports en le transformant pour les riverains en nuisances sonores (jour et nuit), poussières, vibrations, sans oublier les risques d'accidents (déraillement de wagon contenant des matières dangereuses), etc.

La durée d'exposition au bruit pour les riverains est néfaste à leur santé et à leur confort, compte tenu de la longueur des trains et à terme de leur fréquence de circulation.

En conséquence, l'aménagement des infrastructures, mur antibruit, remplacer les rails actuels par des rails de technologie LRS ainsi que le ballast, sont à prévoir si ce projet doit se réaliser.

Ne peut-on pas étudier un itinéraire moins urbanisé ?

D'autre part, je suis étonné de l'oubli de la ville de Chennevières lors de la 1 ère enquête publique du 5 mai au 5 juin 2014, cela laisse à penser que l'étude d'impact pour notre secteur n'a été que très superficielle voire inexistante.

L'écologie, c'est préserver la santé de la planète, mais aussi celle de ses occupants. Un équilibre raisonnable est à trouver.

Je pense que pour toutes ces raisons le projet doit être reconsidéré.

Merci de votre compréhension.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 17:08:29

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Bry-Sur-Marne

Avis :

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 entraîne une aggravation sensible des nuisances sonores, inacceptable pour les riverains des voies ferrées, pour un bénéfice négligeable en termes de report modal route/rail. Son coût 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.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 18:39:23

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Saint-Michel-Sur-Orge

Avis :

Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique appelle les observations suivantes de ma part :

Information du public

La commune de Saint-Michel-sur -Orge, dont je suis habitant, n'a diffusé aucune information particulière sur ce projet et le déroulement de l'enquête publique.

Compte tenu du délai de 30 jours pour la consultation du public, je vais formuler un avis sans avoir pris connaissance du dossier de l'enquête publique et vous voudrez bien m'en excuser.

Quelles dispositions techniques et environnementales seront prises dans les domaines suivants :

- quelle sera la densité du trafic de fret (nombre de trains supplémentaires par jour);
- Comment seront prises en compte les nuisances sonores ;
- Quel sera l'impact sur la plateforme de circulation ferroviaire ;
- Des voies supplémentaires sont-elles prévues sur le tronçon Austerlitz - Brétigny ?
- Comment seront pris en compte les vibrations induites par la circulation des trains de grande charge et longueur (une personne évoque des trains de 1000 m de longueur ?);
- Des dispositifs anti-bruit et vibrations sont-ils envisagés ?
- Quel sera l'impact sur le champs électromagnétique généré par les lignes d'alimentation ?
- Quels seront les dispositions prises sur la végétation des talus des voies ferrées ?
- Quels seront les impacts sur les campagnes d'entretien et de surveillance des voies et leurs équipements (augmentation de la fréquence des visites de contrôle nocturnes) ?

Je suis riverain directe aux abords de la voie ferrée puisque la parcelle est limitrophe du talus de la plateforme. A ce titre, je suis directement impacté par les désagréments que pourrait généré ce projet. Sans compter, la dévaluation probable de ma propriété. Un régime d'indemnité sera-t-il mis en place pour prendre en compte la perte de valeur des biens immobiliers ?

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 18:43:44

Nom : VILTART

Prénom : Patrick

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevières Sur Marne

Avis :

Monsieur le Commissaire enquêteur,

A une époque où l'on s'efforce par tous les moyens de lutter contre les nuisances de toute origine (route, autoroute, aéroports, voies ferrées ...), il paraît aberrant de proposer un projet d'autoroute ferroviaire traversant les communes de la banlieue parisienne, constituées d'un habitat dense.

Un développement d'autoroutes routières a été mené depuis un certain nombre d'années pour éviter la concentration de la circulation routière de transit sur la proximité de Paris, le projet AFA qui ramènerait une circulation forte de trains à proximité immédiate de Paris est en contradiction totale avec cette politique. Un axe de fer routage 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.

Pour ces motifs, je m'oppose formellement au projet AFA actuel.

Salutations distinguées

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 18:49:53

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Monsieur le Président,

Je préfère que le trajet de cette nouvelle autoroute ferroviaire ne passe par Neuilly sur Marne car l'actuelle voie de fret crée déjà de nombreuses nuisances sonores et cela ne fera que s'accroître avec l'augmentation du trafic.

Cordialement.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 19:04:09

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Le Perreux Sur Marne

Avis :

Bonjour,

Je viens de prendre connaissance de ce projet de voie ferroviaire qui passera par Le Perreux sur Marne ? Je regrette le manque d'information à ce sujet car, comme souvent, dès que les projets peuvent constituer des nuisances ou s'avérer anxiogènes, il est très difficile d'avoir des renseignements ou d'accéder à des dossiers clairs et précis. Pour ce projet en particulier, les données sont très floues et les endroits de passage inconnus.

Comment, dans ces conditions, donner un avis objectif et documenté ?

Dans la mesure de mes faibles connaissances malheureusement, je voudrais donc dire qu'il faudrait que les équipements soient les meilleurs possibles afin de limiter au maximum les nuisances (bruit, sécurité...), que les horaires de passage soient choisis de façon à ne pas trop déranger les riverains, déjà victimes d'un environnement bruyant de façon générale.

Il faudrait également utiliser et optimiser au mieux les voies déjà existantes pour préserver le côté agréable de cette ville sans la détruire davantage.

Cordialement

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 19:05:23

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Nous sommes contre ce programme de réalisation d'autoroute ferroviaire qui risque de mettre en périls les habitations proches des voies ferrées et de déprécier leur prix. En outre, aucune disposition ne semble avoir été prise pour assurer la sécurité des riverains.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 19:12:07

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

J'émet un avis défavorable à ce projet d'autoroute ferroviaire. Les nuisances sonores seront insupportables au passage accéléré des trains de marchandises.

Mariette DIAU.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 19:44:52

Nom : GRANGE

Prénom : Jean-Paul

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Sucy-en-Brie

Avis :

Bonjour,

Comme conseiller municipal de la ville de Sucy-en-Brie (94370) je suis défavorable au projet tel qu'il est présenté.

Notre groupe SucyECS "Sucy Environnement Citoyenneté et Solidarité", dont je suis le représentant, souhaite que la part du ferroutage augmente mais non au détriment flagrant de la population, essentiellement au niveau du bruit et des risques supplémentaires.

Je n'ai examiné que les documents fournis dits pièce 1 et pièce 2 du volumineux dossier se trouvant à disposition sur votre site Internet. J'ai trouvé 11 points qui ne me semblent pas prendre en compte l'intérêt public. Je vous sou mets ainsi mes remarques motivées sur ces 11 points et la référence du document ainsi que la page considérée.

1. L'organisation de l'enquête (pièce 1 p17) montre que si les préfets du Pas-de-Calais et des Landes ont l'autorité de l'état pour les terminaux de transbordement ce n'est pas cas du président de RFF qui n'a pas cette autorité mais seulement la compétence pour le réseau ferré national. Nous demandons donc que le parcours soit sous une autorité d'Etat. Il est anormal que RFF soit seul pour décider de l'intérêt général du projet qu'il propose !
2. Le tableau des rubriques de l'étude d'impact auxquelles le projet est soumis (pièce 1 p18) ne fait pas mention de l'impact de cette autoroute sur les riverains tout au long de cet axe mais seulement sur la gare de départ et d'arrivée.
Nous demandons 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.
3. Aucune autre autorisation concernant le passage du train dans nos villes n'est estimée nécessaire que la déclaration de projet d'intérêt général mis en cause dans notre point N°1 (pièce 1 p24)
Nous demandons que l'impact sur les villes parcourues soit pris en compte, tout particulièrement sur Sucy-en-Brie et Chennevières (par exemple l'articles L571-9 et suivants)
4. Afin de pouvoir transporter des conteneurs de grandes dimensions il sera nécessaire de faire des mises au gabarit haut des ouvrages d'art. Cette hauteur particulièrement importante (d'environ 4,25 m) a un impact sur le bruit et les risques. (pièce 2 vol 2 p8)
Nous demandons la prise en compte de la hauteur exceptionnelle de ces trains, de leur poids et de l'état des rails dans l'étude d'impact sur le bruit.
5. Nous soulignons que le meilleur transport est celui que l'on ne fait pas. Vouloir faire passer les

camions sur des trains est une solution partielle au problème de l'augmentation dramatique du nombre de ces camions.

Nous demandons que l'étude, issue du Grenelle de l'environnement, ne s'attache pas seulement à trouver des moyens de contournement des problèmes (nombre de camion sur les routes) mais s'intéresse à en diminuer la cause : l'augmentation croissante des transports en tous sens faisant voyager des objets ou des denrées alimentaires qui parcourent un nombre invraisemblable de kilomètres pour des intérêts particuliers mais contre l'intérêt général.

6. Il faut comprendre que les riverains de ces nouvelles autoroutes devront voir passer dans l'année jusqu'à 100 000 remorques de camions par an (pièce 2 vol 2 p9)

Nous demandons que l'impact de la longueur particulière des convois et leur bruit spécifique soit étudiés.

7. Nous avons des risques Seveso (pièce 2 vol 2 p30) en Val-de-Marne proche de la ligne.

Nous demandons une attention toute particulière qu'un risque Seveso pourrait avoir en se combinant avec le transport de dizaines de remorques transportant des produits dangereux. Il est noté la présence de 2 sites dans le Val-de-Marne, nous souhaiterions en connaître les noms et adresses.

8. Les enjeux mesurés ne sont pas complets, il manque le bruit (pièce 2 vol 2 p43)

Nous demandons à ce que l'enjeu « augmentation du bruit » figure dans la synthèse des enjeux et qu'il soit pris en compte.

9. L'étude acoustique qui a révélé que seule la section spécifique de l'itinéraire entre Niort et la bifurcation de Cenon, présente le critère de modification significative ne tient pas compte du changement de fréquence ni de la longueur et la taille des trains spécifiquement ajoutés par l'autoroute ferroviaire sur l'ensemble du parcours. (pièce 2 vol 2 p91)

Nous demandons que l'étude acoustique inclut toutes les sections où le train est déjà une nuisance importante pour les riverains.

10. Le choix de ne pas traiter du tout à la source le problème du bruit n'est pas expliqué (pièce 2 vol 2 p91). Le choix de l'isolation des façades, dans le cas d'un habitat groupé, ne réduira en rien le bruit la nuit et le jour fenêtre ouverte ni à l'extérieur des bâtiments.

Nous demandons que soient examinées les solutions de réduction du bruit à la source afin de limiter l'impact sur les nombreuses populations qui ne souhaitent pas vivre enfermées.

11. L'étude sur les coûts et les avantages induits portant sur le bruit ne parlent que de rase campagne et de zone urbaine diffuse (pièce 2 vol 2 p94). Ceci est inexact.

Nous demandons à ce que l'étude du bruit prenne en compte les zones de forte densité de population comme ceci est le cas à Sucy-en-Brie

En résumé notre groupe, comme les associations concernées sur Chennevières et Sucy-en-Brie, s'opposent formellement au projet en l'état. Le choix constant de lancement de projets aveugles, ne prenant pas en compte l'intérêt général dans son ensemble, ne font que remplacer des nuisances créées par l'homme (les trop nombreux camions) par d'autres nuisances (le bruit des trains). Nous voyons 2 alternatives : la première de faire passer cette ligne loin des habitations denses comme Sucy-en-Brie ou Chennevières et la deuxième, qui pourrait diminuer en plus la nuisance actuelle, par l'amélioration du matériel roulant et des rails d'un autre âge.

Cordialement,
Jean-Paul Grange

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 19:48:10

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Je suis défavorable à ce projet qui entraînera une augmentation des nuisances sonores et visuelles déjà notables pour une petite ville telle que Neuilly sur Marne.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 19:57:18

Nom : GRANGE

Prénom : Jean-Paul

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Sucy-en-Brie

Avis :

Bonjour,
Je recopie à nouveau mon précédent message à l'identique car je n'ai pas reçu de mail de confirmation m'indiquant qu'il avait été pris en compte.

Bonjour,

Comme conseiller municipal de la ville de Sucy-en-Brie (94370) je suis défavorable au projet tel qu'il est présenté.

Notre groupe SucyECS "Sucy Environnement Citoyenneté et Solidarité", dont je suis le représentant, souhaite que la part du ferroutage augmente mais non au détriment flagrant de la population, essentiellement au niveau du bruit et des risques supplémentaires.

Je n'ai examiné que les documents fournis dits pièce 1 et pièce 2 du volumineux dossier se trouvant à disposition sur votre site Internet. J'ai trouvé 11 points qui ne me semblent pas prendre en compte l'intérêt public. Je vous soumetts ainsi mes remarques motivées sur ces 11 points et la référence du document ainsi que la page considérée.

1. L'organisation de l'enquête (pièce 1 p17) montre que si les préfets du Pas-de-Calais et des Landes ont l'autorité de l'état pour les terminaux de transbordement ce n'est pas cas du président de RFF qui n'a pas cette autorité mais seulement la compétence pour le réseau ferré national. Nous demandons donc que le parcours soit sous une autorité d'Etat. Il est anormal que RFF soit seul pour décider de l'intérêt général du projet qu'il propose !

2. Le tableau des rubriques de l'étude d'impact auxquelles le projet est soumis (pièce 1 p18) ne fait pas mention de l'impact de cette autoroute sur les riverains tout au long de cet axe mais seulement sur la gare de départ et d'arrivée.

Nous demandons 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.

3. Aucune autre autorisation concernant le passage du train dans nos villes n'est estimée nécessaire que la déclaration de projet d'intérêt général mis en cause dans notre point N°1 (pièce 1 p24)

Nous demandons que l'impact sur les villes parcourues soit pris en compte, tout particulièrement sur Sucy-en-Brie et Chennevières (par exemple l'articles L571-9 et suivants)

4. Afin de pouvoir transporter des conteneurs de grandes dimensions il sera nécessaire de faire des mises au gabarit haut des ouvrages d'art. Cette hauteur particulièrement importante (d'environ 4,25 m) a un impact sur le bruit et les risques. (pièce 2 vol 2 p8)

Nous demandons la prise en compte de la hauteur exceptionnelle de ces trains, de leur poids et de l'état des rails dans l'étude d'impact sur le bruit.

5. Nous soulignons que le meilleur transport est celui que l'on ne fait pas. Vouloir faire passer les camions sur des trains est une solution partielle au problème de l'augmentation dramatique du nombre de ces camions.

Nous demandons que l'étude, issue du Grenelle de l'environnement, ne s'attache pas seulement à trouver des moyens de contournement des problèmes (nombre de camion sur les routes) mais s'intéresse à en diminuer la cause : l'augmentation croissante des transports en tous sens faisant voyager des objets ou des denrées alimentaires qui parcourent un nombre invraisemblable de kilomètres pour des intérêts particuliers mais contre l'intérêt général.

6. Il faut comprendre que les riverains de ces nouvelles autoroutes devront voir passer dans l'année jusqu'à 100 000 remorques de camions par an (pièce 2 vol 2 p9)

Nous demandons que l'impact de la longueur particulière des convois et leur bruit spécifique soit étudiés.

7. Nous avons des risques Seveso (pièce 2 vol 2 p30) en Val-de-Marne proche de la ligne.

Nous demandons une attention toute particulière qu'un risque Seveso pourrait avoir en se combinant avec le transport de dizaines de remorques transportant des produits dangereux. Il est noté la présence de 2 sites dans le Val-de-Marne, nous souhaiterions en connaître les noms et adresses.

8. Les enjeux mesurés ne sont pas complets, il manque le bruit (pièce 2 vol 2 p43)

Nous demandons à ce que l'enjeu « augmentation du bruit » figure dans la synthèse des enjeux et qu'il soit pris en compte.

9. L'étude acoustique qui a révélé que seule la section spécifique de l'itinéraire entre Niort et la bifurcation de Cenon, présente le critère de modification significative ne tient pas compte du changement de fréquence ni de la longueur et la taille des trains spécifiquement ajoutés par l'autoroute ferroviaire sur l'ensemble du parcours. (pièce 2 vol 2 p91)

Nous demandons que l'étude acoustique inclut toutes les sections où le train est déjà une nuisance importante pour les riverains.

10. Le choix de ne pas traiter du tout à la source le problème du bruit n'est pas expliqué (pièce 2 vol 2 p91). Le choix de l'isolation des façades, dans le cas d'un habitat groupé, ne réduira en rien le bruit la nuit et le jour fenêtre ouverte ni à l'extérieur des bâtiments.

Nous demandons que soient examinées les solutions de réduction du bruit à la source afin de limiter l'impact sur les nombreuses populations qui ne souhaitent pas vivre enfermées.

11. L'étude sur les couts et les avantages induits portant sur le bruit ne parlent que de rase campagne et de zone urbaine diffuse (pièce 2 vol 2 p94). Ceci est inexact.

Nous demandons à ce que l'étude du bruit prenne en compte les zones de forte densité de population comme ceci est le cas à Sucy-en-Brie

En résumé notre groupe, comme les associations concernées sur Chennevières et Sucy-en-Brie, s'opposent formellement au projet en l'état. Le choix constant de lancement de projets aveugles, ne prenant pas en compte l'intérêt général dans son ensemble, ne font que remplacer des nuisances créées par l'homme (les trop nombreux camions) par d'autres nuisances (le bruit des trains). Nous voyons 2 alternatives : la première de faire passer cette ligne loin des habitations denses comme Sucy-en-Brie ou Chennevières et la deuxième, qui pourrait diminuer en plus la nuisance actuelle, par l'amélioration du matériel roulant et des rails d'un autre âge.

Cordialement,
Jean-Paul Grange - Conseiller Municipal de Sucy-en-Brie.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 20:05:51

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

AUTOROUTE FERROVIAIRE
MANQUE D INFORMATION PETITION RECUE DANS LA BOITE AUX LETTRES LE 11
JUILLET (periode de conges) DELAIS UN PEU COURT POUR SE MANIFESTER. NUISANCES
SUPPLEMENTAIRES EVIDENTES QUI NECESSITENT DES AMENAGEMENTS AFIN DE
PRESERVER LES RIVERAINS

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 20:20:23

Nom : PAILLIARD

Prénom : Valerie

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

La ligne de chemin de fer passe très près d'un certain nombre d'habitations à Neuilly-sur-Marne. Le passage des trains de marchandises (peu nombreux à ce jour) s'entend déjà fort bien et de loin, alors quand ce sera une "autoroute" ...

J'ai consulté sur le site viia.fr les documents portant sur le nombre de trains et l'impact mais ils sont fort techniques et il est donc difficile de se faire une idée des nuisances que les nocéens devront subir. J'ai interrogé par mail le cabinet du Maire, mais je n'ai aucune réponse à ce jour ...
Aucune information non plus sur ce projet ou l'enquête publique dans la revue municipale ou autre
De plus ce projet démarre mal avec des tunnels trop bas !!! ce n'est pas un gage de sérieux.
Je ne suis donc pas favorable au passage de cet autoroute ferroviaire à Neuilly sur Marne.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 20:37:28

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Bonjour,
Je trouve cela scandaleux votre enquête sans même prévenir les citoyens, je l'apprend ce dernier jour.
Nous avons vécu pendant 10 ans à côté d'une voie SNCF et je peux vous dire que les nuisances sonores sont terribles que ce soit en été ou comme en hiver.
Nous ne dormions plus nous ne pouvions même plus écouter la télévision tranquillement.
Nous vivons déjà en région parisienne les nuisances sonores ainsi que la pollution sont déjà suffisants durs à supporter.
Nous avons décidé de s'éloigner d'une ligne SNCF ce n'est pas pour la retrouver.
Vous prenez des décisions sans même savoir le quotidiens des gens qui vont devoir subir vos actes.
Venez vivre dans les habitations qui sont juste à côté et vous verrez.
De plus, nous avons déjà des nuisances avec la nationale 34 cela suffit!!!!
Bien entendu, votre projet on en veus pas!!!

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 20:40:31

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Votre projet on en veus pas!!
On subi déjà assez de nuisances sonores!!

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 21:08:54

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Je suis contre l'autoroute ferroviaire. En effet, j'habite à côté de la voie ferrée et il sera impossible de vivre à côté d'une autoroute!

De plus, cela va dégrader l'environnement actuel qui est très verdoyant et relativement calme. Non à l'autoroute ferroviaire!

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 21:43:32

Nom : LABRO

Prénom : Adelina

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Mon pavillon se trouve à plus ou moins 25 m de la voie ferrée, nous arrivons à supporter le bruit et les vibrations des trains malgré quelques désagréments (réveil pendant la sieste des enfants, impossibilité de converser dans le jardin etc...). Mais augmenter leurs fréquences serait intolérable car il est prouvé que la pollution sonore est néfaste pour la santé (insomnie, stress...). Derrière la voie se trouve une zone industrielle, pourquoi ne pas déplacer la voie pour l'éloigner des habitations et la faire passer dans la zone qui est déserte le week-end. Un mur antibruit est nécessaire dans toute la rue du sentier de la carrière.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 22:33:34

Nom : CHATREUX

Prénom : Yannick

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-Sur-Marne

Avis :

Le projet d'extension des voies de chemin de fer qui se trouvent sur notre commune de Neuilly sur Marne et qui passent à une vingtaine de mètres de notre maison serait d'une nuisance extrême.

Celles existantes actuellement sont civiles, militaires et marchandises et sont déjà sources de nuisances sonores et de pollution de jour comme de nuit car les convois passants sont lourds et bruyants. Depuis longtemps nous demandons un mur anti-bruit sans succès. La perspective avec ce projet que les nuisances augmentent d'autant plus si il y a un élargissement des voies avec des convois encore plus lourds et longs serait pour nous désastreux. Nous sommes contre ce projet et espérons qu'il sera invalidé. En espérant que vous prendrez compte de notre avis.

Cordialement. Yannick CHATREAUX

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 23:11:58

Nom : MONNIOTTE

Prénom : Pauline

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Savigny-Sur-Orge

Avis :

Je ne suis pas favorable avec cette idée, car les nuisances sonores sont déjà très importantes avec le trafic actuel. Par ailleurs des trains longs d'un kilomètre, passant par le réseau ferré francilien, risquent de perturber le trafic alors que les dysfonctionnements sont déjà fort nombreux. Je suis d'accord avec les associations environnementales, l'autoroute ferroviaire doit contourner la région parisienne.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 23:36:56

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevières-Sur-Marne

Avis :

Madame, Monsieur,

Le principe du projet d'autoroute ferroviaires nous paraît positif pour désengorger le trafic routier, et pour la préservation de l'environnement.

Cependant, il semble inapproprié de faire passer ces trains de fret dans une zone à forte densité urbaine. De nombreuses habitations sont situées à proximité immédiate de la voie de chemin de fer concernée.

Si ce projet voit le jour à l'endroit prévu il paraît nécessaire d'inclure dès la conception de l'étude la construction de murs anti-bruit.

Le coût de ces murs anti-bruit doit être inclus dans le coût du projet afin de pouvoir comparer équitablement le montant du projet actuel et celui de la construction d'une voie éloignée des zones à forte densité urbaine.

Nous habitons en bas des coteaux de Chennevières sur Marne; ceux-ci ont un sol argileux et calcaire avec des sources d'eaux. Y a-t-il eu des études géologiques permettant d'éliminer tout risque de glissement de terrain lors du passage répété des trains?

Le terrain est instable, les murs des maisons se fissurent déjà, donc la multiplication des trains aggraverait certainement la situation d'autant que ce sont des trains ultra longs et leurs passages seront en constante augmentation. Une étude du retentissement des vibrations doit être initiée pour la sécurité des riverains.

Par ailleurs, les coteaux sont couverts de végétation qui outre un aspect esthétique permet de stabiliser le terrain et d'éviter des coulées de boue dans les jardins. Cette végétation doit être préservée.

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 chargés.

La réglementation européenne en matière de bruit prévoit des réductions de l'impact sonore pour l'environnement.

Nous espérons que le projet sera modifié afin de réduire son impact négatif sur l'environnement en raison de son tracé.

Envoyé le: Mercredi 23 juillet 2014 23:41:20

Nom :

Prénom :

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Chennevières-Sur-Marne

Avis :

Madame, Monsieur,

Le principe du projet d'autoroute ferroviaire nous paraît positif pour désengorger le trafic routier, et pour la préservation de l'environnement.

Cependant, il semble inapproprié de faire passer ces trains de fret dans une zone à forte densité urbaine. De nombreuses habitations sont situées à proximité immédiate de la voie de chemin de fer concernée.

Si ce projet voit le jour à l'endroit prévu il paraît nécessaire d'inclure dès la conception de l'étude la construction de murs anti-bruit.

Le coût de ces murs anti-bruit doit être inclus dans le coût du projet afin de pouvoir comparer équitablement le montant du projet actuel et celui de la construction d'une voie éloignée des zones à forte densité urbaine.

Nous habitons en bas des coteaux de Chennevières sur Marne; ceux-ci ont un sol argileux et calcaire avec des sources d'eaux. Y a-t-il eu des études géologiques permettant d'éliminer tout risque de glissement de terrain lors du passage répété des trains?

Le terrain est instable, les murs des maisons se fissurent déjà, donc la multiplication des trains aggraverait certainement la situation d'autant que ce sont des trains ultra longs et leurs passages

seront en constante augmentation. Une étude du retentissement des vibrations doit être initiée pour la sécurité des riverains.

Par ailleurs, les coteaux sont couverts de végétation qui outre un aspect esthétique permet de stabiliser le terrain et d'éviter des coulées de boue dans les jardins. Cette végétation doit être préservée.

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 chargés.

La réglementation européenne en matière de bruit prévoit des réductions de l'impact sonore pour l'environnement.

Nous espérons que le projet sera modifié afin de réduire son impact négatif sur l'environnement en raison de son tracé.
