

Projet d'autoroute ferroviaire Atlantique

Registre électronique :

observations émises

Envoyé le: lundi 05 mai 2014 15:19:54

Nom : LEVOY

Prénom : JACQUELINE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Je suis contre cette autoroute ferroviaire sur les communes de la Seine St Denis et plus particulièrement Drancy Personne ne prend en compte la population. Je pense que cette autoroute doit passer par des zones moins peuplées que le 93. Elle doit emprunter des gares où les structures sont déjà en place, et le profit et la facilité ne devrait pas primer sur la sécurité des habitants. Je ne suis pas contre le transport ferroviaire, mais évitons de concentrer tous les problèmes dans une même zone, même s'il s'agit du 93, zone peu reluisante pour beaucoup de monde. Nous aussi avons droit à la sécurité et à la tranquillité, surtout la nuit. De plus nous sommes déjà sous la coupe de la SNCF en ce qui concerne les produits dangereux qui transitent par cette gare, et nous nous battons déjà contre eux. Une zone de sécurité de 620m autour de la gare empêche toutes constructions et dévalorise nos biens. Cordialement Mme LEVOY

Envoyé le: lundi 05 mai 2014 18:40:05

Nom : SALINI

Prénom : Patrice

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Palaiseau

Avis :

Il est surprenant que l'enquête publique soit faite après la délégation de service public. Est-ce bien normal ? 2. Concentrée en Europe sur les courtes distances et les franchissements d'obstacles naturels, l'autoroute ferroviaire, ne représente aux USA, pays ne subissant pas les contraintes de gabarit européennes, que 10 % des mouvements. Pourquoi donc faire une priorité du système le plus coûteux et le moins compétitif pour développer le rail-route ? 3. Le projet est techniquement fragile comme le montre très bien RFF et la contre-expertise. 4. L'analyse économique et la contre-expertise mettent en évidence la fragilité des prévisions, et de réelles divergences d'analyse sur les bénéficiaires des avantages tirés de l'autoroute ferroviaire. L'avantage attendu pour les clients « européens » compense peu ou pas la perte pour la puissance publique. En outre on voit comment, sans sourciller, on trouve quasi normal de perdre 200 à 300 millions d'euros en matière de gestion d'infrastructure pour en faire gagner au tour de 100 ou 200 à l'exploitant ferroviaire. Les calculs prudents de la contre-expertise aboutissent à un bilan pour la collectivité fortement négatif de 200 à plus de 300

millions € et, pour la seule collectivité française, de 260 à 390 millions € Un projet dégageant de tels résultats pour un investissement de 200 millions € ne devrait pas pouvoir être engagé, et une délégation de service public accordée. 5. Les opérations menées sous l'égide de la SNCF dans le domaine de "Lorry Rail" sont, selon la SNCF, consolidées au sein d'Europe Intermodal Holding. Les comptes de 2012 - seuls accessibles en ligne - font état de capitaux propres négatifs de 80 millions et d'un déficit de 55 millions d'euros. Une situation inquiétante qui mériterait d'être clarifiée et expliquée.

Envoyé le: mardi 06 mai 2014 11:41:27

Nom : Deprince

Prénom : Aline

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Ablon sur seine

Avis :

Le développement du transport ferroviaire en remplacement du transport routier est un enjeu évident en terme de développement durable. Cependant il ne doit pas se faire au détriment des riverains. Les longs trains de fret causent des nuisances sonores incontestables. Notre commune, Ablon sur Seine, est déjà fortement soumise aux nuisances sonores liées à l'aéroport d'Orly et au trafic ferroviaire actuel. La réalisation de l'autoroute ferroviaire Atlantique n'est pas envisageable sans un enfouissement des lignes et la mise en place de murs anti bruit. L'enfouissement des lignes doit être la solution prioritaire, et les dispositifs anti bruits réservés aux seules zones où l'enfouissement n'est pas possible.

Envoyé le: mardi 06 mai 2014 12:50:44

Nom : RICHARD

Prénom : CELINE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : drancy

Avis :

je suis contre ce projet. Encore une épée "de damoclès" au dessus de nos têtes par le passage de ces trains transportant différents produits inconnus et de nuit. Notre vie et santé n'a pas de prix apparemment; puisque malgré nos protestations auprès du gouvernement, SNCF et autres concernés, cela continue. Stop à la mise en danger de la population au 21e siècle.

Envoyé le: mardi 06 mai 2014 16:23:39

Nom : Marzin

Prénom : Laurent

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Gagny

Avis :

Bonjour, Habitant sur la commune de Gagny en seine st denis, une voie ferrée pour le fret passe à coté de mon domicile. Je souhaiterais savoir si le projet prévoit le passage de cette autoroute ferrovière sur cette voie. J'habite rue chemin de la fossette 93220 Gagny. Merci, cordialement.

Envoyé le: mardi 06 mai 2014 21:09:24

Nom : VANDAMME

Prénom : Sabine

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Je suis contre le passage des trains de marchandises dangereuses dans ma commune d'habitation qui est Drancy Cela va être nuisible tant au niveau environnementale que de la nuisance du au bruit

Envoyé le: mercredi 07 mai 2014 09:04:05

Nom : belliard

Prénom : cyril

Département de résidence : 93

Ville de résidence : drancy

Avis :

je suis contre à la créatin de cette autoroute ferroviaire atlantique, la ville de Drancy (93700) est déjà surchargée avec sa gare de triage.

Envoyé le: mercredi 07 mai 2014 10:22:39

Nom : SUBBIAGHI

Prénom : Sylvia

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

L'implantation d'un terminal d'autoroute ferroviaire sur Tarnos..... Encore une fois, un projet de grande envergure.....à la charge du Contribuable vu que l'entretien des voiries empruntées par les poids lourds et à charge du Conseil Général.....un co-financement par l'Etat et les régions concernées ainsi que des fonds européens.....donc NOUS Citoyens Français..... Encore une fois, un projet de grand envergure.....au détriment de l'aspect écologique....Pourtant ne sommes nous pas dans une ère où la Protection de l'Environnement devient prioritaire????? C'est à n'y rien comprendre..... des charges supplémentaires aux frais des contribuables qui sont déjà suffisamment lourdes(ET POURTANT EN CAS DE BENEFICES, NI LA VILLE NI SES HABITANTS NE SERONT CONCERNES PUISQUE L'ASPECT FINANCIER POSITIF DE CE PROJET NE REVIENDRA QU'A UN SEUL BENEFICIAIRE : La Société LORRY RAIL) des impacts écologiques (pollutions olfactives, sonores.....) destructeurs.....et irrémédiables!!!!!! Quelle joie de dire à nos enfants, NON on, ne va pas aller se promener aux abords du littoral tarnosien et boucalais, parce qu'il y a trop de camions en circulation, trop d'odeurs nauséabondes de gazoil et autres..... Parce que c'est DANGEREUX pour la Santé . Bref, un projet de grande envergure qui ne servira qu'à engraisser encore une fois des bureaucrates assoiffés d'argent et de pouvoirs au détriment d'une vie saine pour nous et nos enfants.

Envoyé le: mercredi 07 mai 2014 10:36:53

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Site de Tarnos. -Globalement je suis pour la mise en service de l'autoroute ferroviaire au départ et à l'arrivée de Tarnos. Cela permet une diminution importante des camions sur le réseau routier et donc de diminuer le nombre d'accident. -Le site de Tarnos est déjà configuré pour le trafic ferroviaire, ce qui limite les travaux d'aménagement. De plus il se situe dans une zone industrielle. -Contrairement à ce qui à été écrit sur un magazine local les temps d'attente aux passage à niveaux n'est pas de 10 minutes mais plutôt de 3 à 5 minutes suivant la vitesse de déplacement du convoi. Le passage à niveau rue Pierre Séward serait à aménager afin de réduire ce temps d'attente. -Le nombre de camion qui transiterait serait supportable. Il faudrait améliorer l'accès au niveau du rond point rue 1 er Mai vers le site de SETRADA par un accès

direct, et diminuer les nuisances dues au bruit par la construction de murs ou moellons antibruit sur le parcours Av Clément Ader et Av du 1er Mai.

Envoyé le: mercredi 07 mai 2014 13:45:31

Nom : THEVENOT

Prénom : FABIENNE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

J'habite à 800 m2 de la gare de transit, puisqu'elle elle est située en pleine zone résidentielle, ce qui n'est pas adapté pour une gare de trafic intense. Il y a déjà un périmètre établi car elle est déclarée zone potentiellement à risque, ce projet densifierait donc la potentialité des risque, une gageure ! Il y a déjà des nuisances à avoir ce type de gare dans une zone à forte densité d'habitant, n'allons pas rajouté de l'huile sur le feu. Clairement, je suis défavorable à ce projet.

Envoyé le: mercredi 07 mai 2014 17:33:26

Nom : SALLABERRY

Prénom : Thierry

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Bonjour, Je suis totalement contre l'implantation d'un terminal ferroviaire à TARNOS. Je travaille dans l'entreprise en face et je pense que le flux important de camion risque de perturber les entrées et sortie de cet établissement comptant 1800 personnes. Ce qui sous-entend, bien sûr, que tous les camions adhèrent à cette solution de ferroustage, ce dont je ne suis pas persuadé. Je pense que ce projet va engendrer beaucoup de combat et de bruit, va couter beaucoup d'argent (essentiellement de l'argent public), pour pas grand-chose. En effet, les transporteurs qui voudront utiliser ce principe devront mettre en place une logistique très complexe avec un chauffeur pour amener le camion jusqu'au terminal, puis en prévoir un autre pour récupérer la remorque à l'arrivée et espérer que le tain soit à l'heure pour ne pas faire attendre ce deuxième salarié au risque de le payer à rien faire et au vu de la course aux économies que se livrent les transporteur, je doute fort que beaucoup d'entreprise tentent l'aventure. Un autre aspect me gêne dans l'implantation de ce terminal à TARNOS, c'est l'étude parallèle menée pour l'implantation d'un même terminal à VITORIA (Espagne) pour la même ligne. Donc que deviendra le terminal de TARNOS (qui du coup ne sera plus un terminal? Pourquoi ne pas engager directement l'étude pour une implantation directe chez nos

voisins ibérique avec un financement européen et non seulement Français? A l'heure où l'état nous prépare à faire de très grosses économies, il me paraîtrait judicieux de faire financer par l'Europe des travaux qui vont profiter essentiellement à l'Espagne et à la Belgique!! Je pense aussi qu'il est dommage de sacrifier un site de 10ha uniquement pour du transport alors qu'on pourrait le faire fructifier en créant une zone, peut-être, pour d'autre entreprise et créer des dizaines d'emplois pérennes. L'utilisation du site (déjà équipé) du Centre de Fret de Mouguerre(64), me paraît quant à lui beaucoup plus approprié, et le coup serait certainement moindre pour la réalisation de cette voie. Alors, bien sûr, on nous dit que le site est trop petit pour la longueur de train prévue, mais comme j'ai dit précédemment, est-on sûr que les trains seront pleins? Et ne vaut-il pas mieux un train de 500m plein, qu'un train de 1000m à moitié vide? Pour finir, je suis Tarnosien. J'aime ma ville, et je suis inquiet sur les nuisances que pourrais occasionner ce flux incessant (annoncé) de camion dans notre commune. Pollution sonore et pollution tout court, l'engorgement des voies de circulation près de l'autoroute (avec l'arrivée des Allées Shoppings le mélange risque d'être détonnant) et enfin la réputation que risque de récupérer notre ville comme étant la ville où tous les camions s'arrêtent. C'est donc pour toutes ces raisons que je vous redis **NON AU TERMINAL FERROVIAIRE A TARNOS!!!!!!** Merci de m'avoir lu en espérant que mon avis puisse peser un peu. Thierry SALLABERRY

Envoyé le: jeudi 08 mai 2014 09:04:03

Nom : ANTOINE

Prénom : Francis

Département de résidence : 60

Ville de résidence : LAIGNEVILLE

Avis :

ce projet sera d'une grande utilité pour limiter la pollution générée par les camions empruntant l'autoroute du nord. Par contre pour nous riverains de la ligne de chemin de fer, les nuisances sonores liées aux passages des trains à plus ou moins grande vitesse reviendront plus souvent tout au long du jour et surtout de la nuit. Aujourd'hui dans la traversée de Laigneville il n'y a aucun aménagement anti bruit installé par RFF. Il ya aussi deux passages à niveaux mal protégés qui n'empêchent en aucun cas un forçage de passage ou à un candidat au suicide d'arrêter son véhicule en pleine voie. Cela s'est déjà produit en sortie de courbe près de la halte gare. Quid du déraillement d'un train chargé de remorques pouvant contenir des produits inflammables ou explosifs Enfin les trains lourdement chargés mais roulant, aujourd'hui, à vitesse réduite créent des vibrations qui endommagent les murs des habitations les plus proches de la voie ferrée, quant sera-t-il avec des convois roulant à plus grande vitesse et pouvant atteindre 1 km de longueur?

Envoyé le: jeudi 08 mai 2014 12:04:40

Nom : DURUFLEY

Prénom : CHRISTELLE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Je suis totalement contre le projet d'autoroute ferroviaire à Drancy. D'une part, je suis contre le passage de marchandises dangereuses et contre les nuisances sonores que je devrais subir d'autant plus que ma résidence es extrêmement proche.

Envoyé le: samedi 10 mai 2014 13:31:26

Nom : nagui

Prénom : smaïl

Département de résidence : 33

Ville de résidence : sainte eulalie

Avis :

Bonjour, Le projet de l'autoroute ferroviaire atlantique traversera prochainement ma commune de sainte eulalie (33560). Pour éviter les nuisances sonores et préserver l'environnement naturel actuel, je suis favorable à l'enfouissement de la voie ferroviaire. Cordialement...

Envoyé le: samedi 10 mai 2014 17:20:16

Nom : CASSAING

Prénom : Teddy

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Tarnos

Avis :

Madame, Monsieur, Il existe à Mouguerre un centre européen de fret permettant une liaison route/fer afin d'acheminer des trains de 750 m (aux normes européennes) . Ce dispositif est (était) exploité par Combitrans/Eurorail grâce à des terminaux de nouvelles génération en

partenariat avec Ambrogio et Novatrans . Son activité a connu des déboires en 2012, mais le site existe, est déjà financé, et opérationnel. Si la SNCF n'a pas su le rendre rentable jusque là, il n'ya aucune raison pour que son déménagement à Tarnos, le soit. A ce jour, la capacité de Lorry Rail entre Le Boulou et le Luxembourg (cité en exemple) n'est que de 750 m et prévoit seulement d'être portée à 850 m. Pourquoi les 750 m correspondants aux normes européennes ne suffiraient ils pas pour la mise en place de la liaison Vaa ? D'autant plus que la liaison du Boulou n'a un taux de remplissage que de 90% (données exploitant en 2011). Le projet tarnosien prévoyant au moins jusqu'en 2019 des trains de 750 m, le site de Mouguerre serait parfait et suffirait à la mise en place du projet. Il éviterait ainsi la traversée de 6.9 km de ville entre la sortie d'autoroute (d'ailleurs sous dimensionnée) et le terminal de chargement des trains. Si le terminal de Tarnos était construit, à terme, ce sont 480 semi-remorques supplémentaires qui emprunteraient quotidiennement la RD85 conjointement aux véhicules accédant à l'autoroute, à la desserte existante du port, mais aussi en intégrant le trafic du nouveau centre commercial des Allées Shopping (livraisons, visiteurs...). De plus, la meilleure signalisation n'empêchera pas des camions de « s'égarer », comme on en a l'expérience sur la RD810. D'autre part, l'entrée du site de SETRADA oblige les poids lourds à emprunter une portion de l'avenue du 1er mai qui leur est interdite, se mêlant une nouvelle fois aux flux locaux. Enfin, si l'intérêt écologique général du projet est envisageable dans des conditions d'exploitation idéales, son impact sur la commune de Tarnos serait catastrophique. Alors que cette municipalité se débat depuis plus d'une décennie pour sortir des industries lourdes et polluantes, imposer ce projet constituerait un recul. Déjà balafmée par une autoroute à l'est, une ancienne nationale en son cœur et un port industriel à l'ouest, engorger quotidiennement une transversale de 7 km, avec 480 semi-remorques, traversant voire en gagnant sur des zones classées, serait écologiquement désastreux. Il existe, à n'en pas douter, d'autres sites que Tarnos, susceptibles de permettre une jonction autoroute/rail hors des zones d'agglomération, en limitant ainsi les nuisances et l'impact environnemental. En vous remerciant pour votre écoute et espérant un réexamen de ce dossier, Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments dévoués. T.C.

Envoyé le: dimanche 11 mai 2014 16:08:21

Nom : LAPEBIE

Prénom : Bernard

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Bonjour, Je suis POUR le principe d'autoroute ferroviaire atlantique seul moyen , à mes yeux, de pouvoir apporter une alternative écologique au "tout camion". Si le projet semble viable, à ce jour une incertitude d'importance subsiste: le financement, surtout la participation de l'Europe. Comme le confirme le rapport du Commissaire général à l'investissement, le financement prévu a été déprogrammé pour cause de dérapage du calendrier, mais il pourrait être fait appel à une nouvelle enveloppe du fond FEDER (2014/2020) ou du RTE-T. Ce projet d'envergure est européen, une subvention importante de l'Europe se doit d'être versée! Qu'en est-il, l'Etat français a-t-il sollicité l'Europe pour ce financement? En tant que Tarnosien, je ne

peux que me questionner sur la pertinence du site choisi. Le Mémoire VIIA explique ce choix (comparatif des sites de Mouguerre et de Lалуque). Lors de la concertation, les problèmes de circulation sur la RD85 et l'accès à Setrada ont été soulevés. Une étude d'accessibilité, reprise dans ce mémoire, établit 4 possibilités. Compte tenu des divers enjeux, il est proposé un nouveau rond-point rue du 1er mai qui permettra l'entrée à l'autoroute ferroviaire et une possibilité d'accès à Turboméca. Cela semble aller dans le bon sens. Par contre le rapport RFF peut nous questionner. L'objectif de l'autoroute ferroviaire est de fixer 7% du trafic de transit soit 240 camions par sens pour 4 trains A/R de 1000 m. Pour l'heure, RFF dans le cadre de robustesse de trafic parle au mieux de 3 ARQ et la longueur de 1000m pose problème, des aménagements devront être réalisés pour lever toutes les contraintes (évaluées à 30M). Donc même si les conditions principales du choix du terminal de Tarnos sont respectées (près de la frontière, accès routier RD85 proche de l'autoroute, Setrada site ferroviaire conforme) si les contraintes émises par RFF ne peuvent être levées, pourquoi choisir un site qui ne pourrait pas capter l'objectif du 7% de trafic ? De plus, la circulation en zone urbaine de la RD85 n'est pas prise en compte dans cette enquête publique. La gestion des ronds-points "Garros" et "La Plaine" sont les raisons de levées de boucliers de certains tarnosiens sur un axe où en moyenne toutes les 2mn 30s un camion passera pour desservir le terminal de l'autoroute ferroviaire. En conclusion OUI pour le principe de l'AFA, sous couvert du financement de l'Europe et gros questionnement quand à la pertinence du site de Tarnos. Cordialement; Bernard Lapébie

Envoyé le: lundi 12 mai 2014 16:38:11

Nom : BENTERA

Prénom : Jean Jacques

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Je m'oppose au passage de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique par DRANCY pour les raisons suivantes: -Risques additionnels inacceptables de dangerosité des produits transportés,(en effet Drancy manifeste déjà contre la menace léthale et économique sur les vies et les patrimoines des habitants de Drancy ,Blanc-Mesnil,Bobigny...,risques déjà amplement sous évalués dans une étude "orientée" excluant a priori les éléments les plus dangereux(chlore) et ne tenant pas compte des réactions combinées de matières toxiques,gazeuses,explosives et radioactives,dans un périmètre urbain extrêmement dense. -Accroissement des nuisances sonores des trains qui de nuit viendraient compléter l'état actuel très critique des pollutions acoustiques ,dossier sur lequel la SNCF et entités connexes n'ont pas apporté d'améliorations notoires et qui de plus avec ces nouveaux transports vont créer un pole d'atteinte à l'environnement et à la santé de la population 24 heures sur 24. Impacter négativement une fois de plus Drancy et les communes limitrophes très peuplées,est tout simplement irresponsable,voire nuisible. JJ BENTERA

Envoyé le: lundi 12 mai 2014 16:38:42

Nom : BENTERA

Prénom : Jean Jacques

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Je m'oppose au passage de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique par DRANCY pour les raisons suivantes: -Risques additionnels inacceptables de dangerosité des produits transportés,(en effet Drancy manifeste déjà contre la menace léthale et économique sur les vies et les patrimoines des habitants de Drancy ,Blanc-Mesnil,Bobigny...,risques déjà amplement sous évalués dans une étude "orientée" excluant a priori les éléments les plus dangereux(chlore) et ne tenant pas compte des réactions combinées de matières toxiques,gazeuses,explosives et radioactives,dans un périmètre urbain extremement dense. -Accroissement des nuisances sonores des trains qui de nuit viendraient compléter l'état actuel très critique des pollutions acoustiques ,dossier sur lequel la SNCF et entités connexes n'ont pas apporté d'améliorations notoires et qui de plus avec ces nouveaux transports vont créer un pole d'atteinte à l'environnement et à la santé de la population 24 heures sur 24. Impacter négativement une fois de plus Drancy et les communes limitrophes très peuplées,est tout simplement irresponsable,voire nuisible. JJ BENTERA

Envoyé le: lundi 12 mai 2014 18:26:50

Nom : CUINIER

Prénom : Marie-Agnès

Département de résidence : 60

Ville de résidence : Saint Martin

Avis :

Je suis contre le projet d'autoroute ferroviaire passant par le tracé :Compiègne car les nuisances risquent d'être multiples. -Nuisances sonores :un train d'un kilomètre ne passe pas au ras des nombreuses habitations proches de la ligne sans que tout le monde profite du bruit (environ 5 minutes par train multiplié par x fois). -Nuisances au niveau de la circulation : passages à niveau fermés pendant longtemps la file de voitures qui attendent s'allonge . - Nuisances énormes pendant la période de travaux de mise aux normes avec certains passages à niveau fermés d'où détours et perte de temps.

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 11:01:01

Nom : QUINET

Prénom : JEAN-PIERRE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : LE BLANC-MESNIL

Avis :

Voici mes analyses et remarques à partir des documents que j'ai pu consulter : Le tracé : L'embranchement descendant du Nord via Amiens est limpide, juste après Garges-lès-Gonesse, à la hauteur de Stains, il bifurque sur sa gauche pour emprunter le tracé de la grande ceinture qui croise l'extrémité ouest de la gare de Drancy vers Bobigny et Noisy-le-Sec, L'embranchement venant de St Quentin arrive par Mitry-Mory, Aulnay et traverse (ou plutôt longe) la gare de triage de Drancy, C'est là où je ne comprends pas l'explication du tracé publié ici ou là qui parle d'une boucle remontant vers Stains car passé le croisement avec Grande Ceinture il est obligatoire de poursuivre jusqu'à Aubervilliers puis St Denis, Mon analyse des photos aériennes me conduit à penser que le seul parcours vraisemblable serait de rejoindre la Grande Ceinture dès la sorti ouest de Drancy (au niveau du pont de l'Av, Marceau), Mais là il faut franchir un dédale d'aiguillages avec interférences possibles avec le trafic courant de la gare de triage, Analyse : Le projet global prévoit une plateforme multimodale au sud de Paris sans autres précisions ce qui empêche de comprendre l'ensemble du projet. Le tracé "Parisien" nécessitera sans doute de gros travaux de mise au gabarit, De plus l'usure et donc l'entretien, des voies et des appareils de voie sera important d'autant plus que ce parcours comprend de nombreuses courbes serrées, Une analyse de la Cour des Comptes sur les "Autoroutes" existantes montre qu'elles n'ont toujours pas atteint leur équilibre financier ce qui m'inquiète en tant que contribuable, Au moment où l'on demande l'avis des populations concernées ce projet reste encore trop imprécis et j insisterai sur le risque de déraillement par dysfonctionnement technique du matériel d'infrastructure hautement sollicité dans la zone urbaine la plus étendue et la plus dense de France,

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 14:29:44

Nom : CAILLAU

Prénom : LAURENCE

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Ciboure

Avis :

Le projet de LGV Bordeaux-Espagne comprend également cette autoroute ferroviaire. Dans le rapport annuel de 2012, la Cour des comptes a fait ce constat : « Il ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier (...) Les autoroutes ferroviaires

ne pourront être une opportunité pour le fret ferroviaire qu'à la condition de démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente (...) le modèle n'apparaît viable, dans l'avenir, qu'à des conditions exigeantes. » Les deux autoroutes ferroviaires existant déjà en Luxembourg – la liaison alpine Luxembourg-Luxembourg (175 km) et Perpignan-Luxembourg (1.045 km) – ont été des « expériences inabouties », « marquées par des retards », lancées sans « études suffisantes » et « déficitaires », selon la Cour des comptes. Le projet de LGV n'a pas lieu d'être, "tant donné l'état de nos finances.

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 14:34:26

Nom : larramendy

Prénom : xavier

Département de résidence : 64

Ville de résidence : ascain

Avis :

Les prévisions de trafic semblent totalement déraisonnables. De plus on ne voit pas très bien l'intérêt de vouloir embarquer des camions depuis Tarnos pour remonter au nord de l'Europe alors qu'un accroissement de navires du sud de l'Espagne et du nord du Portugal permettrait d'avoir un intérêt pour les transporteurs qui utiliseraient ainsi la période de navigation comme temps de repos pour les chauffeurs. C'est une dépense déraisonnable en période de disette économique. Le projet tel qu'il est présenté est économiquement déséquilibré à court et moyen terme et ne prend pas en compte les origines et destinations des transports de marchandises. Il faut redescendre sur terre. Une contre étude serait la bienvenue pour prouver que les allégations faites par les promoteurs du projet sont fausses.

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 14:41:47

Nom : Recarte

Prénom : Pierre

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Urrugne

Avis :

Le fret ferroviaire est de moins en moins concurrentiel face aux autres modes de transport, le bateau et surtout le camion (le Grenelle de l'environnement envisage d'amener le fret ferroviaire et fluvial de 12% actuellement à 20% en 2020). Faute d'entretien, une très grande partie du réseau est délaissée ou doit être utilisée avec restrictions (vitesse réduite, charge réduite) ce que ne peut accepter aucun chargeur. Pour aggraver les choses, depuis 2009, le système wagon isolé est abandonné par la SNCF ce qui veut dire que les trains devront

désormais transporter une unique marchandise (même moitié voitures/ moitié citernes ne sera plus accepté). La SNCF argue de plateformes de triage désuètes et de présence humaine (cheminots) trop importante (à rapprocher des 3500 suppressions d'emplois en 2010 principalement dans le fret !). Dans le projet GPSO, RFF nous parle aussi de l'autoroute ferroviaire : dans cette technique, c'est la remorque et son chargement qui sont embarqués sur des wagons spéciaux surbaissés (à cause des caténaires). La hauteur des wagons impliquant une restructuration totale des tunnels sur les lignes existantes explique pourquoi en France nous ne trouvons cette technique que sur l'Eurotunnel sous la Manche et sur la ligne BETTEMBOURG (Luxembourg)/LE BOULOU (Espagne) construite de toute pièces avec notre argent, ligne dont la fréquentation est faible en raison d'une désaffection complète des chargeurs (pour cause de prix très supérieurs à la route). A noter aussi que la SNCF, polarisée sur le secteur « voyageurs » qui marchait bien, n'a jamais voulu envisager la solution combinée (= containers qui passent par exemple du bateau au train puis au camion) qui nous paraît fort mieux appropriée et que nos voisins suisses et allemands utilisent bien plus. Autre solution complètement écartée chez nous, les trains longs : pourquoi les trains qui quittent Rotterdam emportent 5400 tonnes en moyenne pour 3500 en France ? Pourquoi tous ces manques de volonté, pourquoi cet abandon d'un moyen de transport les moins polluants ? - à cause des lobbies des transporteurs routiers ? Sans aucun doute ! - à cause de la démission de l'Etat, des Régions, des Départements qui ne savent refuser le lobbying du « tout camion » et qui donc lui construisent les infrastructures routières demandées (nous sommes bien placés ici avec la A65 et la mise à 2 X 3 voies de l'A63 et de l'ancienne RN10) ? Sans aucun doute ! - à cause de la politique de la SNCF (et de RFF) qui a délibérément sacrifié le fret au profit des voyageurs ? Sans aucun doute ! - à cause de l'inefficacité de la mise en concurrence du fret qui s'est opérée principalement sur les (peu nombreux) tronçons « rentables en 2003, accélérant par là la désaffection des autres lignes fret ? Sans aucun doute. Voici maintenant un autre argument de RFF auquel il faut tordre le cou : il s'agit du fret en provenance ou en direction de la péninsule ibérique (Espagne et Portugal). RFF nous dit que la mise en service de la LGV va permettre un accroissement sensible du fret ferroviaire libérant ainsi le mur de camions composé, c'est vrai, par de nombreux poids lourds de ces deux pays. Cette idée est complètement erronée ainsi que l'a souligné le commissaire européen Etienne DAVIGNON dans son rapport : à cause d'un relief montagneux et difficile entraînant une main mise historique du camion sur le transport du fret mais surtout à cause d'un réseau ferré à écartement non européen (seuls les tronçons pour les TGV/AVE sont ou seront à écartement européen), la future LGV n'intéresse en rien les Espagnols (et donc les Portugais) pour le fret. Seule une liaison rapide Voyageurs Madrid/Paris ou Madrid/ Bilbao par l'Y basque compte pour eux. Outre tout cela, avec la délocalisation en Europe de l'Est des usines automobiles de la Péninsule, une très grande partie du fret ferroviaire en provenance d'Espagne n'existe plus !

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 17:20:57

Nom : Sallaberry

Prénom : Robert

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Urrugne

Avis :

Cette autoroute du rail ne servira à rien, sauf à endetter un peu plus nos enfants qui bientôt vont travailler que pour rembourser la dette publique dont nous nous apprêtons à leur laisser en héritage. Je ne suis pas anti TGV. Dans bien des cas une adaptation de la voie existante sera bien suffisante pour faire passer des trains à une vitesse rapide (passons de très rapide à rapide) et ne perdre que trois minutes sur une distance de 25 Km. "nous en perdons beaucoup plus" en attente sur les quais des gares. Non messieurs les décideurs revenons sur terre et mettons autour de la table pour prendre des décisions sages

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 17:29:46

Nom : NARBAITZ

Prénom : Véronique

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Urrugne

Avis :

GASPILLAGE INUTILE ET DESTRUCTEUR

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 18:58:21

Nom : ANDRIEU

Prénom : Maryline

Département de résidence : 40

Ville de résidence : ondres

Avis :

Je suis contre ce projet qui représente une infrastructure trop coûteuse par rapport aux lignes ferroviaires déjà existantes et inexploitées entre Bordeaux et Hendaye.

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 19:18:26

Nom : Aramendi

Prénom : Pantxo

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Urrugne

Avis :

Sans augmenter le nombre de trains TER et avec un taux de remplissage à 60%, on pourrait faire circuler 8,5 fois plus de voyageurs. Le cout serais moindre et comme il faut faire des économies pour le gouvernement une des solutions est toute trouvée, plus besoin de toucher aux tunnels ect...ect...

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 19:24:48

Nom : larçabal

Prénom : martin

Département de résidence : 64

Ville de résidence : mouguerre

Avis :

Je suis opposé à ce projet d'autoroute ferroviaire, car il va couter près de 200 M d'euros aux pouvoirs publics, donc aux contribuables, alors qu'il mettra en danger l'existence des centres d'Hendaye et Mouguerre, où existe le TCC transport combiné caisses. En ces temps d'économie des fonds publics, du rétrécissement des budgets sociaux, ce projet d'AF a un coté surréaliste et moralement inacceptable. L'entreprise AMBROGIO basée à Mouguerre, utilise le TCC avec une entreprise chemin de fer privée, pour commercer tant avec l'Europe du Nord que du sud. Merci de joindre mon avis à l'enquête publique. Martin Larçabal 13 mai 2014

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 19:24:48

Nom : Arçuby

Prénom : Jean-marie

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Villefranque

Avis :

projet inutilement coûteux: sans rentrer dans les détails, on sait que le trafic futur (réel) pourra largement s'effectuer sur les voies existantes rénovées, et cela pour longtemps; de plus, il est prévu dans le projet actuel d'embarquer tout le camion sur le rail, alors que la technique du combiné par caisses est plus performant et d'un coût au km bien moindre; on peut comprendre que les marchands de wagons (chers) pour l'autoroute ferroviaire fassent pression, mais je ne pense pas que ce soit le moment de gaspiller autant d'argent public dans la période difficile que nous vivons.

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 19:25:55

Nom : Arçuby

Prénom : Jean-marie

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Villefranque

Avis :

projet inutilement coûteux: sans rentrer dans les détails, on sait que le trafic futur (réel) pourra largement s'effectuer sur les voies existantes rénovées, et cela pour longtemps; de plus, il est prévu dans le projet actuel d'embarquer tout le camion sur le rail, alors que la technique du combiné par caisses est plus performant et d'un coût au km bien moindre; on peut comprendre que les marchands de wagons (chers) pour l'autoroute ferroviaire fassent pression, mais je ne pense pas que ce soit le moment de gaspiller autant d'argent public dans la période difficile que nous vivons.

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 23:06:10

Nom : JEAN

Prénom : Patricia

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Bonjour, Conformément aux objectifs du Grenelle de l'environnement en faveur de la réduction du transport routier, je suis favorable au transport de marchandises par voie ferroviaire, excepté pour les matières dangereuses, et plus particulièrement à Drancy, au coeur des habitations. Je souhaite qu'une solution soit trouvée, pour faire transiter ces produits en zone faiblement urbanisée, même s'il faut y mettre le prix. N'attendons pas une catastrophe pour mettre en oeuvre le principe de précaution ! Bien cordialement

Envoyé le: mardi 13 mai 2014 23:30:13

Nom : Lacour

Prénom : Claire

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Tarnos

Avis :

Pollution sonore, respiratoire, physique avec encombrement des routes départementales inadaptées, chimique... Projet en zone inondable (plusieurs semaines d'inondation en 6 mois) Projet désastreux pour la vie des résidents Site inadapté

Envoyé le: mercredi 14 mai 2014 10:17:00

Nom : ANDRON

Prénom : Serge

Département de résidence : 64

Ville de résidence : URRUGNE

Avis :

Remise en état des voies existantes (peu d'entretien de ces voies=DANGER) et coût normal d'investissement. La LGV engendre des nuisances (sonores, pollution et autres) Gain de temps entre la LGV et la ligne existante, nul pour un coût exorbitant. ARRÊT DE LA MEGALOMANIE DE NOS DECIDEURS. Les comparatifs avancés par RFF et les associations devraient être mieux étudiées par les instances pour éviter les mensonges pour être objectif. A une période où l'on demande aux contribuables (toujours les mêmes) de faire preuve de responsabilité, d'autres jettent l'argent par les fenêtres. En ce qui concerne le financement, ne pas suivre les avancées de M.Rousset (lui ne paye pas le train et M. Emmanueli nous livre pieds et points liés aux financiers étrangers)

Envoyé le: mercredi 14 mai 2014 14:38:45

Nom : souben

Prénom : tania

Département de résidence : 93

Ville de résidence : le blanc-mesnil

Avis :

Les écologistes ont toujours été favorables au transport ferroviaire, plus sûr et moins polluant que le transport routier. Pour autant le projet d'autoroute ferroviaire, avec des trains d'une longueur de 1km ne peut avoir notre assentiment pour les raisons suivantes : 1) La gare de triage de Drancy située en milieu urbain dense concentre déjà tous les dangers : les risques chimiques et nucléaires avec le stationnement des wagons. Cet état de fait a eu pour conséquence le porté à connaissance du préfet qui a pénalisé les communes concernées en

interdisant toutes nouvelles constructions dans un périmètre défini, dépréciant les biens immobiliers privés et publics sans pour garantir la sécurité des populations 2) Cette zone se trouve par ailleurs entre deux aéroports (Le Bourget et Roissy).Le récent rapport de l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) continue à plaider une diminution de la pollution et du bruit. Les solutions proposées sont bien insuffisantes par rapport aux nuisances supportées par cette même population. Les amendes pas assez contraignantes pour interdire les vols de nuit. L'utilisation d'une seule piste au lieu de deux en alternance toutes les deux semaines serait la solution acceptable par ADP pour rester compétitif ! Les habitants de nos communes se partageront ainsi le bruit ! Les nuisances sonores du passage d'aussi longs convois ferroviaires ne peuvent être négligées. Elles s'ajoutent aux autres nuisances sonores déjà présentes qui dégradent la santé des habitants. Elles génèrent stress et dépression et ont coûté au niveau médical pas pris en compte dans le projet. La SNCF compte-t-elle installer des protections contre l'augmentation du bruit généré ? Loin d'adopter un réflexe NIMBY « Blanc-Mesnil écologie » ne peut accepter que toutes les nuisances soient concentrées dans cette zone de population très dense. Nos villes, concentrent déjà suffisamment de problèmes comme le chômage et la pauvreté pour concentrer en plus aussi tous les dangers : risques chimiques, nucléaires et pollution sonore sur la seule gare de Drancy. Nous déplorons aussi, encore, l'opacité dans laquelle sont conçus de tels projets sans concertation avec les élu(e)s et les associations. Une attitude anti-démocratique et méprisante qui propage l'idée que « les wagons toxiques et l'autoroute du rail ne sont pas incompatibles » et que « les deux choses sont déconnectées » (dixit ministère des transports). Anti-démocratique de ne pas entendre la mobilisation citoyenne qui s'est organisée autour des problèmes liés à la gare de triage de Drancy. Nous demandons bien une autoroute ferroviaire et l'engagement de l'Etat qui aurait comme objectif la diminution du trafic routier sur les axes qui traversent nos communes et donc une diminution des risques d'accidents et de la pollution mais nous exigeons que le tracé soit revu et ne passe en aucun cas par la gare de Drancy ni par aucune autre zone urbaine dense.

Envoyé le: mercredi 14 mai 2014 15:06:00

Nom : rousseau

Prénom : alexandre

Département de résidence : 17

Ville de résidence : st denis du pin

Avis :

bonjour, je viens ici dire mon mécontentement vis à vis du projet d'autoroute ferroviaire. Habitant à moins de 80 mètres de la voie ferrée Niort Saintes, je suis très inquiet de l'augmentation de trafic sur cette ligne jusqu'aux environs 2020. aux environs car normalement après 2020, la ligne définitive serait mise en place. On comprend là que personne ne connaît la date de mise en place de la ligne définitive donc il faut s'attendre à bien plus de 2020. Pour ma part, j'ai acheté un vieux bâtiment, très près de la voie ferrée, que je rénove depuis plus de 5 ans. Habitant depuis plus de 20 ans une maison juste à côté, je connaissais les nuisances de la ligne. -Le bruit occasionné par les nombreux trains en moyenne 4 par jour. il faut différencier les trains de voyageurs: très peu dérangeant et les

trains de marchandises qui occasionnent un bruit sourd, long et principalement la nuit. - les vibrations: non négligeables car elles dégradent rapidement les toitures, crépis, isolation, murs, fenêtres.... - la poussière: occasionnée par les trains de marchandises déjà trop fréquent (2 par nuit en moyenne) - les problèmes de sommeil: le bruit sourd des trains de marchandises accompagnés de vibrations ne peuvent rester inaperçus même avec un sommeil profond comme le mien. - La baisse de valeur de l'immobilier: beaucoup de personnes ne veulent aucune contrainte, surtout celles des nuisances des trains. j'oublie de nombreuses choses comme les travaux de lignes, les barrières en panne bloquant le passage, la dangerosité pour les enfants ou animaux domestiques... comme je disais plus haut je connaissais les nuisances et désagréments déjà juste supportable avec un trafic moyen. Désormais on nous annonce que 6 trains par jours de plus d'1km, passerais sur cette ligne en plus du reste!!! bien entendu des trains de fret, les plus bruyant, qui occasionneront le plus de vibrations, poussières.... Il va s'en dire que les maisons autour de cette ligne ne valent plus rien car personnes ne peut supporter de telles nuisances. Je me suis dirigé vers la campagne pour le calme. Je subi déjà beaucoup de désagréments de par mon choix, travail à 1h30, peu d'école, peu de loisirs....le seul avantage restant le calme. Vous ne pouvez pas surmultiplier les nuisances occasionnées par cette ligne sans envisager détruire le quotidien de centaines de familles! Contre les vibrations de tels trains, rien ne vous laissera dormir en paix, même pas des fenêtres triples vitrages!! Cette ligne, avec son trafic actuel, devrait déjà occasionner des aides financières pour le renforcement des protections (fenêtres, toiture, crépis, mur...) des maisons individuelles avoisinantes. Avec l'autoroute ferroviaire, aucun travaux ne peut être mis en place pour garder un niveau de tranquillité acceptable. Vous ne pouvez donc pas transformer une ligne de transport de personnes (proche des villages et villes) en autoroute de transport de camions! Le tracé doit se faire le plus loin des habitations et aucune année provisoire ne serait acceptable car les nuisances seront trop importantes. Pensez à ce qui vous ennui un peu dans le quotidien et multipliez le par 10 ou 100...Alors ça vous tente? Rousseau Alexandre, un habitant volontaire, restaurateur d'une vieille écurie, EN COLERE merci de m'avoir lu.

Envoyé le: mercredi 14 mai 2014 15:13:15

Nom : QUINET

Prénom : JEAN-PIERRE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : LE BLANC-MESNIL

Avis :

Mon avis est repris d'un rapport de la Cour des Comptes : Compte tenu du faible bénéfice en termes de report modal, de décongestion des axes routiers concernés et de réduction des gaz à effet de serre, il serait préférable que le développement des autoroutes ferroviaires se fasse au coût le plus faible pour les finances publiques, les interventions publiques devant, dans la mesure du possible, demeurer temporaires. Si un soutien financier public récurrent devait apparaître comme absolument nécessaire, il est indispensable que les services d'autoroutes ferroviaires puissent être concédés selon des modalités assurant la concurrence la plus large lors des appels d'offre, afin d'en garantir le coût le plus faible possible pour les finances publiques.

Envoyé le: mercredi 14 mai 2014 15:14:46

Nom : QUINET

Prénom : JEAN-PIERRE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : LE BLANC-MESNIL

Avis :

Mon avis est repris d'un rapport de la Cour des Comptes : Compte tenu du faible bénéfice en termes de report modal, de décongestion des axes routiers concernés et de réduction des gaz à effet de serre, il serait préférable que le développement des autoroutes ferroviaires se fasse au coût le plus faible pour les finances publiques, les interventions publiques devant, dans la mesure du possible, demeurer temporaires. Si un soutien financier public récurrent devait apparaître comme absolument nécessaire, il est indispensable que les services d'autoroutes ferroviaires puissent être concédés selon des modalités assurant la concurrence la plus large lors des appels d'offre, afin d'en garantir le coût le plus faible possible pour les finances publiques.

Envoyé le: mercredi 14 mai 2014 15:43:55

Nom : QUINET

Prénom : JEAN-PIERRE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : LE BLANC-MESNIL

Avis :

Repris de la pièce N°5 (de novembre 2013) intitulée : Bilan socio économique Rapport de contre expertise et avis du commissaire général à l'investissement A la page 48 (page 3 de la note sur les conditions de déploiement de Autoroutes Ferroviaires. Paragraphe intitulé Ile de France: Aucune voie d'évitement de 1100m n'existe entre Etampes et Pierrefitte. Un convoi parti doit, quelles que soient les circonstances, passer le nœud de l'Ile de France. Une solution de robustesse, dont la faisabilité n'est pas assurée, est e créer une telle voie d'évitement [...] Cette situation serait particulièrement sensible en situation perturbée (impact potentiel sur les RER C et D) Pour moi ce projet est bâclé pour ce qui est du passage en Ile de France et peut-être qu'une solution serait de construire une ligne dédiée en parallèle sur le site de la LGV qui contourne. Paris par l'est

Envoyé le: mercredi 14 mai 2014 15:46:33

Nom : LEIJENAAR

Prénom : WILHELMUS AGE

Département de résidence : 64

Ville de résidence : URRUGNE

Avis :

L'autoroute ferroviaire coûte beaucoup trop chère Il ne faut pas mettre des camions sur le rail, mais seulement les containers Je m'oppose donc à ce projet

Envoyé le: mercredi 14 mai 2014 16:45:09

Nom : LESPÉRANCE

Prénom : Aude

Département de résidence : 60

Ville de résidence : BETHISY ST MARTIN

Avis :

Je suis contre car la ligne passe en bas de mon jardin : un train de temps en temps ça va mais régulièrement et la nuit cela entraîne de la nuisance sonore (surtout l'été). Si nous habitons à la campagne c'est pour le calme si nous recherchions le bruit nous habiterions en ville. Nous avons déjà les inconvénients de la vie rurale (notamment les déplacements) ne nous ajoutez pas les inconvénients de la ville !! Merci de tenir compte du mécontentement des riverains.
Cordialement. Aude

Envoyé le: mercredi 14 mai 2014 20:19:25

Nom : DARNET

Prénom : SANDRA

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

je suis foncièrement contre ce projet d'autoroute ferroviaire, le dispositif impactant une zone protégée telle que celle de mon lieu de résidence.

Envoyé le: mercredi 14 mai 2014 22:11:07

Nom : pape

Prénom : françoise

Département de résidence : 64

Ville de résidence : oloron ste marie

Avis :

Arrêtons ce grand gaspillage destructeur!

Envoyé le: jeudi 15 mai 2014 17:50:02

Nom : THOMAS

Prénom : Jean-Robert

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Saint Médard d'Eyrans

Avis :

compte tenu des calculs socio-économiques présentés, et notamment dans la contre expertise du Commissariat à L'investissement public, ce projet semble prématuré et non rentable pour le contribuable et citoyen français. Sa construction profiterait principalement à l'opérateur et au transporteurs européens. L'opérateur Lorry-rail est de plus représentant de SNCF dans ce projet ce qui peut paraître comme partie prenante dans le dossier d'enquête publique. En résumé l'impact faible du volume transporté par rapport à l'évolution prévisible du transport européen global, et plus particulièrement routier, comme le montre le peu de retour d'expérience sur l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, devrait conduire à minima à différer ce projet.

Envoyé le: jeudi 15 mai 2014 17:53:57

Nom : BOISSY

Prénom : Marie

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Je suis contre le passage de l'autoroute ferroviaire Atlantique à la gare de triage de Drancy pour la dangerosité et les désagréments suivants déjà d'actualité : - Transit de matières explosives et nucléaires en plein centre ville. - La gare de triage de Drancy est déjà actuellement une bombe à retardement (deux incidents sont survenus à douze jours d'intervalle en décembre 2013 rappelant que cette gare représente un danger potentiellement mortel pour la population. - Nuisances sonores non négligeables pour les riverains. - Qualité de l'air relevant déjà "d'alerte pollution". - En cas d'accident impliquant la population, l'hôpital le plus proche est l'hôpital Avicenne (Bobigny) à quelques mètres seulement de la gare de triage. En cas d'accident grave, il serait le premier touché. - Difficultés d'accès par les Pompiers. La caserne rue Roger Salengro est aussi dans la zone à grand risque mortel. Donc pas de secours, ni d'hôpital en cas d'explosion (cela n'arrive pas qu'aux autres). - La zone inconstructible s'étale sur un périmètre de 620 mètres autour de la gare. Les propriétaires ne peuvent plus vendre ni agrandir suite à un arrêté. Ainsi, les autorités reconnaissent que le danger est permanent. La santé, la vie des habitants de Drancy ne tiendrait-elle qu'à quelques économies.

Envoyé le: jeudi 15 mai 2014 18:04:24

Nom : Marchetti

Prénom : Olivier

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Tarnos

Avis :

Bonjour, je suis Contre car il y a déjà une circulation importante donc 500 camions de plus par cela va devenir l'enfer. La France est suffisamment désertique pour implanter ça ailleurs. Donc NON NON

Envoyé le: jeudi 15 mai 2014 18:27:56

Nom : brethoux

Prénom : laurent

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

un projet qui va a contre sens tarnos ville touristique donc avec un développement a qualité écologique et la on nous pollue la ville par des nuisances sonores, fumée de pot d'échappement , nuisance qui auront un impact sur nos enfants notre environnement. sans parler du fait de la circulation qui sera un calvaire.... merci.

Envoyé le: jeudi 15 mai 2014 18:35:16

Département de résidence : 64

Ville de résidence : 64122

Avis :

Non aux lignes TGV nouvelles ou à l'amélioration des lignes existantes Où l'on révisé à la baisse le trafic de cette AF (Autoroute Ferroviaire) : Le débat public de 2006 sur la LGV prévoyait 4 allers et retours dès 2007 et 20 allers retours en 2013 pour atteindre finalement 30 allers retours en 2020. Les chiffres repris par l'autorité environnementale sont bien plus modestes. Cela confirme bien nos propos : lors du débat public, les chiffres étaient surestimés pour saturer artificiellement les voies existantes et justifier une voie nouvelle. Le 19 février 2009, au cours d'une réunion de concertation sur la LGV Tours-Angoulême, Bruno de Montvallier, Directeur Régional de RFF à Bordeaux, ignorant qu'il était enregistré faisait déjà cette étonnante déclaration : « il dit mais ne l'écrira pas qu'il n'y aura pas 30 allers-retours quotidiens ». On peut donc lire page 4 de l'avis de l'autorité environnementale : « Entre 2014 et 2029, il est prévu de faire circuler des trains d'autoroute ferroviaire à raison de quatre allers et retours quotidiens sur l'axe Tarnos-Dourges. A la mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique, les trains utilisés feront 750 mètres de long. » Page 4 « A terme, l'autoroute ferroviaire atlantique pourra être prolongée au sud vers l'Espagne et au nord vers le Royaume-Uni et la Belgique. Le nombre d'allers et retours quotidiens sera alors de 9 à 10. » En octobre 2008 déjà nous écrivions tout le mal que nous pensions de cette technique : Dans une autoroute ferroviaire, les camions entiers et dans le meilleur des cas les remorques du camion seules sont embarqués sur des wagons surbaissés. D'après le débat public, 1/3 du chargement serait constitué de camions entiers. - Elle gaspille de la place. - Elle gaspille donc de l'énergie. - Elle transporte peu de masse (358t en moyenne) - Elle nécessite que l'on retouche tous les tunnels (1,3 millions d'euros de la frontière jusqu'à Brétigny.) - Elle s'arrêtera à Brétigny alors qu'actuellement, tous les jours un train combiné (containers sur wagons) fait l'aller-retour Mouguerre-Dourges (Bayonne-Lille) en transportant plus de 358t. - Elle nécessite des bases importantes alors que le combiné par caisses peut s'installer avec plus de souplesse. Là où l'autoroute ferroviaire implique des pôles de départ et d'arrivée seulement, le combiné peut proposer des unités intermédiaires pouvant capter un maillage plus fin. - Elle coûte 40% plus cher que le combiné (0,9 euros du km au lieu de 0,6 euros du km). Le CADE précise donc à nouveau sa préférence pour le combiné par caisse et l'évolution de ces caisses vers un container standard commun au bateau, au rail et à la route favorisant ainsi le report modal. Avant d'entrer dans le détail de l'enquête un rappel nous semble nécessaire : Lors du débat public de 2006, le bureau d'étude indépendant suisse SMA Pro Trans choisi et payé par la commission du débat public examinait ce projet d'autoroute ferroviaire en termes très critiques (concluant d'ailleurs que les chiffres étaient surestimés et que tout cela pouvait passer quand même sur les voies existantes). Que disaient alors ces experts sur le prix : L'exemple de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg : Le 12

juillet 2102, lors de la réunion de l'observatoire des trafics en sous préfecture de Bayonne, RFF présentant l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg(Luxembourg) écrivait ceci : « Autoroute Ferroviaire Perpignan Bettembourg – 1 050 km – 730 à 750 €/par PL Autoroute Ferroviaire Atlantique : entre 0,75 et 0,85 €/ PL / km » Nous sommes déjà bien loin des 0,60 cts mais encore très loin du prix réel autour de 1 à 1,25 euro du km. C'est-à-dire que nous sommes loin du combiné par caisses plus performant et moins cher et encore trop loin du prix réel qui rendrait l'autoroute ferroviaire non rentable. On pratique donc du dumping. L'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg pratique donc à nos yeux un dumping générateur de déficit. La première année, elle a compté 8 camions par jour seulement. Ce n'est qu'en baissant les prix, en dédiant une partie du convoi en combiné par caisses, incitant les entreprises routières filiales de Géodis à choisir l'AF et effaçant l'ardoise initiale qu'elle a réussi à améliorer les performances, de manière insuffisante toutefois. Nous nous permettrons d'inviter les participants à consulter l'étude de la Cour des comptes de février 2012 concernant les autoroutes ferroviaires, notamment Perpignan Bettembourg. La présentation donne le ton : « Il en ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier. Les autoroutes ferroviaires ne pourront être une opportunité pour le fret ferroviaire qu'à la condition de démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente. » La SNCF, via sa filiale Transport et Logistique Partenaires, a porté en 2010 de 12,5 % à plus de 50 % sa participation au capital de la société d'exploitation, créée en mars 2006 avec le soutien des pouvoirs publics effaçant une ardoise importante et n'empêchant pas un déficit de 3,5 millions en 2011. On peut lire encore: Quand bien même le « petit équilibre »²⁵⁷ serait, selon l'exploitant, atteint en 2011, ce résultat n'intègre pas les amortissements représentant le coût de renouvellement des actifs, que devra supporter l'entreprise dans son développement. Le modèle économique est loin d'avoir atteint l'équilibre attendu. Avec un taux de rentabilité de l'investissement à terme peu attractif, le service d'autoroute ferroviaire n'aurait pu voir le jour sans portage public. ²⁵⁷ Le « petit équilibre » est atteint lorsque le chiffre d'affaires couvre les charges d'exploitation, hors les charges en capital (amortissements des immobilisations et intérêts des prêts à long et moyen terme). Enfin signalons aussi que les résultats de cette autoroute ferroviaire se sont améliorés quand le site de combiné par caisses Novatrans de Perpignan a été fermé. Nous reviendrons sur cette similitude. Pour réussir le report modal : une question de confiance : Un autre des avantages du combiné par caisses par rapport à l'autoroute ferroviaire est une meilleure confiance des transporteurs routiers. Voici ce qu'écrivait la Fédération Nationale des Transporteurs routiers à l'occasion du premier anniversaire de l'AF Perpignan-Bettembourg : Et voici ce que disait le président du Groupement européen du transport combiné (GETC), Yves Laufer, pointant le retard de la France pour le transport de fret dans une étude comparative avec l'Allemagne : Votre regard sur les autoroutes ferroviaires est très critique. Une erreur française ? J'ai, dès le départ, été favorable à la technique et à l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire sur l'axe Aiton-Orbassano. Le wagon présentait deux avantages : une manutention horizontale et simultanée des semi-remorques sur les terminaux, et une moindre usure annoncée des roues vs le wagon RoLa. Il présente toutefois un inconvénient: son coût est plus élevé. Et je constate qu'aujourd'hui encore, aucun bilan technico-économique n'est disponible sur la fiabilité et le coût d'exploitation du wagon alors qu'il s'agit d'argent public. Personnellement, j'estime que l'autoroute ferroviaire est un "passeur" permettant de se familiariser avec le transport combiné et de se convertir à la caisse mobile où l'on transporte moins de tare. Une obstination suspecte : Quand on se rend compte, qu'à l'heure actuelle, les wagons anciens et largement rentabilisés font le trajet Mouguerre-Dourges quotidiennement sans aucun problème technique en transportant des caisses et que le projet d'AF comprend un coût colossal de travaux (que nous allons détailler) on peut s'interroger sur l'obstination à choisir l'autoroute ferroviaire. Ce projet envisage : 50 millions d'euros pour les deux pôles

(Tarnos et Dourges), il prévoit aussi malgré les coûteux wagons surbaissés Modalohr, 135 millions de retouches des ouvrages, ponts, tunnels etc... sur le même parcours utilisé tous les jours aujourd'hui. Enfin il prévoit 100 millions d'achat de matériel roulant. Cela fait un total de 285 millions ! La faute aux wagons Modalohr encore trop hauts et extrêmement chers. Qu'il nous soit donc permis de revenir aux réunions qui ont présidé au choix de ces wagons en reproduisant dans les pages suivantes les photocopies de compte rendus de deux de ces réunions : On notera la présence de l'ancien président de la SNCF Philippe Essig représentant de la société Modalohr « mandaté par les ministres Bussereau et Borloo et auparavant par M Rousset ». Il intervient donc 1h 30 sur le choix des techniques et c'est aussi lui qui signera le compte rendu. Deuxième réunion : On notera ici une autre fonction de M Essig qui en endossera une troisième quelques mois plus tard en étant officiellement recruté par la région Aquitaine comme lobbyiste en faveur de la LGV. Orientations ferroviaires... Revenons ici sur la fin de l'entreprise Novatrans, à Perpignan mais aussi à Mouguerre. A Perpignan la liquidation de cette entreprise a favorisé l'autoroute ferroviaire. Ici aussi nous pouvons avoir quelques inquiétudes devant tant d'obstination à mettre en route un mauvais choix. Il existe encore à Mouguerre et Hendaye des plateformes de report modal en combiné par caisses. Le projet d'autoroute ferroviaire ne va-t-il pas liquider ces deux sites ? Nous répondons oui. Parce que la liquidation des wagons isolés est en route. Les wagons isolés permettent à des entreprises « embranchées » (avec un aiguillage permettant l'arrivée de wagons dans l'entreprise) de recevoir par rail leurs marchandises. Ce système de wagons isolés (un train tirant plusieurs wagons de destinations différentes triés en gare ensuite et acheminés localement aux entreprises) répond de manière fine à un tissu social de PME en offrant une alternative à la route. Ici localement l'entreprise « Adour Boisson » en gare de Biarritz ou « Guyenne et Gascogne » à Labenne bénéficiaient de cette distribution. Cela est terminé offrant de nouveaux marchés aux camions. A tel point qu'en juillet 2013 date du dernier observatoire des transports en sous préfecture de Bayonne on a annoncé pour la période 2006- 2011 une baisse du nombre de trains de fret de 20% à Hendaye, 26% à Bayonne et 58% à Dax. L'activité des wagons isolés constituait 42% de l'activité SNCF. D'autre part si on en croit le Commissariat Général au Développement Durable dont nous reproduisons ci-dessous la première et la dernière de couverture, les jours de Mouguerre et Hendaye sont comptés. On choisirait donc l'option trains massifs et de 39 centres multimodaux on passerait à 9 plus une création à Rouen soit 10. Dans l'affaire Mouguerre et Hendaye passeraient à la trappe. C'est quoi les trains massifs ? Les trains massifs sont des trains de fret le plus long possible, transportant une seule marchandise avec un seul départ et une seule arrivée. Fini les opérations de triage, moins de main d'œuvre et donc plus de rentabilité. C'est à l'heure actuelle le seul train de fret intéressant le privé. On peut donc citer le train quotidien de matériaux partant du port du Verdon et livrant la cimenterie de Muret en Haute Garonne. Rentable, privatisé mais représentant un pourcentage infime du trafic. Pour être précis signalons que le CADE est favorable aux trains longs mais pas au détriment des wagons isolés. Ces deux techniques doivent continuer de coexister. Il est donc clair pour nous que l'autoroute ferroviaire Tarnos-Dourges s'inscrit dans une réforme néfaste au ferroviaire. Et c'est pour cela que nous sommes hostiles à ce projet. Nous proposons de favoriser le combiné (notamment par containers standards) par rapport au ferroutage. Il nous paraît plus performant, moins cher, plus souple pour la reconquête du fret par le rail. Nous sommes pour le maintien de l'activité des wagons isolés. Nous proposons la mise en route des trains longs avec un objectif non pas de 940 t comme l'arc languedocien mais 800t. Sachant que les trains en provenance de l'Etat espagnol font 450m, il convient de prévoir l'endroit où seront constitués les trains longs à base de 2 trains de l'Etat espagnol pour un train long. Nous proposons que cela se passe sur les voies existantes avec l'allongement de la plateforme Hendaye-Irun. Ci-dessous en pièce jointe, des morceaux choisis de l'avis de l'autorité

Environnementale sur le projet et nos commentaires : Où l'on révisé à la baisse le trafic de cette AF (Autoroute Ferroviaire) : Le débat public de 2006 sur la LGV prévoyait 4 allers et retours dès 2007 et 20 allers retours en 2013 pour atteindre finalement 30 allers retours en 2020. Les chiffres repris par l'autorité environnementale sont bien plus modestes. Cela confirme bien nos propos : des chiffres surestimés pour saturer artificiellement les voies existantes et justifier une voie nouvelle. Le 19 février 2009, au cours d'une réunion de concertation sur la LGV Tours-Angoulême, Bruno de Montvallier, Directeur Régional de RFF à Bordeaux, ignorant qu'il était enregistré faisait déjà cette étonnante déclaration : « il dit mais ne l'écrira pas qu'il n'y aura pas 30 allers-retours quotidiens ». On peut donc lire page 4 « Entre 2014 et 2029, il est prévu de faire circuler des trains d'autoroute ferroviaire à raison de quatre allers et retours quotidiens sur l'axe Tarnos-Dourges. A la mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique, les trains utilisés feront 750 mètres de long. » Page 4 « A terme, l'autoroute ferroviaire atlantique pourra être prolongée au sud vers l'Espagne et au nord vers le Royaume-Uni et la Belgique. Le nombre d'allers et retours quotidiens sera alors de 9 à 10. » Où l'on confirme des travaux coûteux de rectification de gabarit : Nous avons toujours préféré le combiné par caisse (containers transvasés du camion sur le wagon et vice versa) pour développer le fret ferroviaire car il ne nécessite pas l'achat de wagons spéciaux très chers (400 000 euros l'unité), il peut transporter une plus grande masse de marchandises que les remorques ou les camions qui gaspillent de la place, il revient moins cher aux transporteurs routiers (0,60 euros du km contre 0,95 à 1,2 pour l'AF), et il ne nécessite pas de retoucher les ouvrages du tracé. Les extraits ci-dessous confirment un surcoût de 188 millions d'euros pour retoucher les ouvrages. « Sur l'ensemble du trajet retenu, il est prévu de réaliser des travaux d'adaptation au gabarit haut de cinq tunnels, de deux ponts-routes et de deux abris de quai (coûts de l'ordre de 110 M€) ainsi que plus de 3800 interventions permettant la mise au gabarit bas de l'infrastructure ferroviaire existante (coût total d'environ 23 M€). Ces travaux de mise au gabarit bas consistent principalement en la suppression ou au déplacement d'obstacles bas (marchepieds, boîtiers électriques, etc.) répartis sur l'ensemble du trajet. Afin d'assurer le chargement et le déchargement des remorques, le projet comprend aussi des travaux d'aménagement des deux plateformes de transbordement à Tarnos et à Dourges (coût approximatif de 55 M€). » Page 4 Où l'on confirme que les trains longs sont judicieux : On se rappellera que notre suggestion de trains longs à Hendaye lors du débat public de 2006 nous avait valu un « les trains longs ça se décroche » de la part de RFF. Voici donc que cela s'avère possible. « A partir de 2018, le programme dans lequel s'inscrit le projet soumis à avis de l'Ae prévoit l'utilisation de trains spéciaux de 1050 m de long sur le trajet Tarnos – Dourges via Niort. » Page 8 Où l'on doute du succès de la commercialisation : L'Ae (Autorité environnementale) reprend comme nous le dernier rapport de la cour des comptes sur les autoroutes ferroviaires, surtout au regard des évolutions de la politique ferroviaire récente. « Un rapport de la Cour des comptes publié en 2012 sur les autoroutes ferroviaires en France tire plusieurs enseignements de ces deux projets. Il semblerait tout d'abord qu'un système d'autoroute ferroviaire ait plus de chance d'atteindre un équilibre économique à moyen terme lorsque celui-ci concerne de longues distances en plaine, ce qui est présentement le cas. Ce rapport estime par ailleurs que les avantages environnementaux d'un tel système restent modestes et que sa mise en œuvre « suppose une adaptation de l'organisation des transports ferroviaires et du report modal en France ». Il conclut ainsi que « sans elle (cette adaptation), pour l'heure, l'offre est difficile à commercialiser ». Enfin, le rapport précise que « une politique d'accompagnement et des incitations, directes ou indirectes, ont jusqu'à présent été nécessaires pour favoriser en Europe ce mode de transport dans des conditions de rentabilité acceptables ». Page 9 « L'Ae rappelle que le report modal de grande ampleur ne prend tout son sens que dans le cadre d'une politique fortement volontariste et que la présente étude d'impact n'explique aucunement les conditions à réunir pour atteindre l'objectif affiché par le projet,

notamment par l'équilibre entre les différents signaux adressés aux transporteurs routiers : la fiscalité du transport routier (dont l'écotaxe), le tonnage autorisé des poids lourds de plus de quatre essieux, les autres aspects réglementaires, la tarification de l'autoroute ferroviaire, les investissements en faveur du report modal, etc. » Page 10 Où on s'interroge sur le choix de Tarnos : Des doutes sur le choix qui condamne Hendaye et Mouguerre. « Le projet de terminal de Tarnos (environ 10 ha) se situe sur le site très artificialisé d'une activité de stockage de transit de véhicules légers, dont le déclin d'activité permet de dégager les surfaces nécessaires au présent projet. Les rapporteurs ont toutefois pu noter la présence d'un boisement de plusieurs hectares et d'un cours d'eau à proximité directe de la zone de travaux. Les aménagements prévus pourraient également concerner des haies qui bordent l'actuelle plateforme. » Page 13 « L'étude d'impact (version d'octobre 2012) précise aussi que le site de Tarnos est situé à moins de 800 mètres d'un établissement Seveso seuil « haut » (dépôt de stockage d'hydrocarbures) et que la plateforme est et sera susceptible d'être fréquentée par des convois de fret transportant potentiellement des matières dangereuses. » Page 14 « Or le dossier n'apporte aucune information sur l'existence d'alternative étudiée pour la localisation des plateformes, alors même que l'appel à candidatures de la direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGTIM) mentionnait Mougères (et non Tarnos) comme lieu d'implantation du terminal Sud et que les rapporteurs ont été informés que le concessionnaire pressenti avait réfléchi à d'autres implantations possibles que Dourges, avant de se rallier à cette option figurant dans l'appel à candidature de la DGITM. Les raisons du choix de l'option « autoroute ferroviaire », retenue par la loi Grenelle 1, par rapport à l'option « transport de conteneurs » mériteraient d'être développées, notamment au regard de la prise en compte de l'environnement. L'Ae recommande d'expliquer l'historique des choix effectués ainsi que les raisons qui ont conduit au projet retenu en terme d'itinéraires et de localisation des plateformes, notamment au regard de la prise en compte de l'environnement. » Page 15 Où le choix de Modalhor interpelle : On se rappellera que nous avons dénoncé en son temps le choix de Modalhor, entreprise qui construit ces coûteux wagons surbaissés mais pas assez. Nous avons dénoncé le lobbying acharné effectué par Philippe Essig, ancien président de la SNCF qui lors d'une réunion consacrée à l'AF « parlait au nom des ministres Bussereau et Borloo et du président de région Rousset ». Avec sa casquette « Modalhor » il s'exprimait pendant 1h 40 sur le sujet pour vendre ses wagons. Quelques temps plus tard il animait une nouvelle réunion sur le sujet mais avec cette fois la casquette « Ministère de l'Environnement » car membre du staf Borloo. Quelques mois plus encore, il était embauché officiellement comme lobbyiste par la région aquitaine. (Nous tenons à la disposition des personnes intéressées le compte rendu des deux réunions dont la rédaction a été confiée à... Philippe Essig.) Ici on s'interroge sur la compatibilité de cette technique dès lors où l'autoroute ferroviaire emprunterait des voies d'autres pays européens (qui devraient alors aussi retoucher les ouvrages au-dessus de la voie. « Le potentiel de report du fret routier vers un service d'autoroute ferroviaire dépend fortement de l'interaction entre la technologie « Modalhor » retenue et le gabarit qui en découle pour les camions ou remorques pouvant être transportées. Le dossier n'apporte pas de précision quant à la compatibilité des gabarits prévus pour le présent projet et ceux existants ou à venir dans le reste de l'Europe, notamment sur l'axe « péninsule ibérique – Europe du Nord », dès lors que l'autoroute ferroviaire ne se limiterait pas à la seule traversée du territoire national. Aucune indication en découlant sur les possibilités et limites, présentes et futures, de captage du trafic routier, offertes par le choix du gabarit retenu n'est fournie. Le dossier ne permet donc pas de savoir si, à terme, les travaux réalisés seront suffisants pour permettre le report technique d'une part suffisante du trafic routier de marchandises vers le fer, nonobstant les autres conditions à réunir pour faciliter ce report modal. L'Ae recommande de justifier le choix du gabarit retenu (dont découlent des travaux d'adaptation des infrastructures ferroviaires

existantes) au regard des opportunités de report du fret routier vers le service d'autoroute ferroviaire qu'il représente. » Pages 15 et 16 Où l'étude se préoccupe de la rentabilité : Oui on lit bien « le bilan actualisé net sur la période 2013-2062 est négatif ». « L'étude socio-économique conclut au fait que les deux scénarios d'exploitation étudiés sont à la limite de la rentabilité : le bilan actualisé net sur la période 2013-2062 est négatif (-112 M€ avec la prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics) ; le taux de rentabilité interne (TRI) serait de 3,6%, c'est-à-dire presque au niveau du taux d'actualisation de 4% qui est la norme de référence adoptée suite au rapport Lebègue de 2005. L'Ae note que le bilan de RFF comme celui de la puissance publique est négatif (-314 millions d'euros pour RFF ; -613 millions d'euros pour la puissance publique). Cette situation fragilise l'équilibre global du projet, et signifie que les bénéfices environnementaux attendus sont significativement dépendants de la volonté politique réaffirmée de soutenir le report modal. Du point de vue de l'environnement, et sous réserve des difficultés méthodologiques liées à un tel exercice, le bilan annoncé dans l'analyse socio-économique est positif. En ce qui concerne les objectifs affichés de report modal, le concessionnaire pressenti a clairement situé, devant les rapporteurs, le projet dans le contexte du transit du fret international entre d'une part le Maroc et l'Espagne, d'autre part le Benelux, l'Allemagne et la Scandinavie. Le bilan socio-économique prend en compte les coûts d'un transporteur français, tout en précisant (annexe 2) que les coûts moyens espagnols sont de 7% inférieurs aux coûts français. Or à la page 27, il est mentionné que les résultats sont sensibles aux hypothèses de coût de transport routier et qu'une diminution de 10% de ce coût provoque une baisse de 2,1 points du TRI, à 1,5%, et que « l'autoroute ferroviaire peut se révéler rentable pour la collectivité dans les conditions prévalant en France, mais que le service le serait moins s'il acheminait des véhicules routiers originaires de pays à fort différentiel de coût ». Page 16 « Le bilan pour la collectivité est négatif dès que le taux de chargement passe en dessous de 80%, l'hypothèse justement retenue sans argumentation, ni montée en puissance. La dépendance forte des résultats de l'analyse socio-économique par rapport au taux de chargement soulève de plus la question des effets induits sur les hypothèses retenues pour le présent projet par les différentes dispositions actuelles et futures qui concernent le fret routier*. Concernant les coûts effectifs de maintenance des infrastructures découlant de la circulation de trains lourds de 1050 mètres, il n'est pas précisé la manière dont ils affectent concrètement le résultat, même s'il est mentionné de manière générale qu'une hausse d'environ 20% ferait baisser le TRI d'environ 1,5% et que le déficit de RFF pour cette opération augmenterait d'environ 34%. D'autres points pouvant influencer la rentabilité socio-économique globale du projet et l'objectif de report modal d'une partie du fret routier vers le fer mériteraient également d'être précisés*. L'Ae note que ces différents éléments peuvent jouer dans un sens ou dans un autre, et donc que les résultats synthétiques du bilan socio-économiques peuvent donner matière à discussion, alors même que le principe de l'autoroute ferroviaire est séduisant et que les bilans actuellement présentés, découlant d'hypothèses peu ou mal justifiées, sont aux limites de la rentabilité. * Un décret du 6 décembre 2012 porte à 44 tonnes le tonnage autorisé des poids lourds de « plus de quatre essieux » alors que les précédentes dispositions imposaient des poids lourds de 6 essieux pour un tel tonnage. Par ailleurs l'Ecotaxe Poids Lourds Nationale sera mise en place en Juillet 2013, et concernera tous les véhicules de transports de marchandises de plus de 3.5 tonnes, français et étrangers. * Le trafic annoncé en nombre d'allers et retours par jour concerne-t-il 5, 6 ou 7 jours par semaine ? Le taux de chargement de 80% en moyenne est-il raisonnable dès l'entrée en service de l'autoroute ferroviaire ? La charge moyenne de 15 tonnes par remorque n'est-elle pas nettement sous-estimée au regard des résultats de l'enquête menée en 2010 aux barrières alpines et pyrénéennes ? Le coût de l'immobilisation du tracteur et du chauffeur pendant les phases de chargement et de déchargement est-il correctement pris en compte dans le tableau 3.8 ? Les parcours routiers de référence sont-ils partout raisonnables (cf. l'A10 plus

longue en distance et temps de parcours que la RN 10, et payante ; hypothèse d'une vitesse de 70 km/h sur autoroute et sur route) ? Pourquoi la possibilité offerte aux clients d'autoroute ferroviaire de circuler avec des remorques chargées à 29 tonnes (et non plus à 25 tonnes) n'est-elle pas prise en compte ? Les coûts supportés par les gestionnaires publics d'infrastructures routières gratuites (routes nationales et autoroutes) ne devraient-ils pas être également pris en compte ? La valorisation de la décongestion routière ne doit-elle pas être également calculée pour les poids lourds qui en bénéficieront ? Pourquoi prendre en compte la TVA pour le bilan de la puissance publique, alors que les calculs concernant les entreprises privées devraient être menés hors taxe ?

Envoyé le: jeudi 15 mai 2014 19:22:12

Nom : busquet

Prénom : magali

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

Nous avons fait construire rue de l'avenir il y a 1 an 1/2 Nous étions contents d'avoir fait construire sur Tarnos, nous n'avons pas fini nos aménagements que déjà notre futur s'assombrit, notre maison de par situation géographique vis a vis du passage de 400 camions jours risque d'être dévaluée, sans parler des nuisances sonores, à aujourd'hui nous entendons déjà grandement le passage existant, Il est regrettable qu'un tel projet s'implante dans une ville qui était jusqu'à présent ouverte à l'implantation d'entreprises créatrices d'emploi et ayant un urbanisme attractif pour la vie des concitoyens. Si le projet se fait mon regret sera d'avoir fait construire ici.

Envoyé le: jeudi 15 mai 2014 20:53:32

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Bonjour, Hors de question d'avoir des trains en plus la nuits, surtout qu' aujourd'hui déjà les trains circulent et font énormément de bruits. De plus les wagons transportent des matieres dangereuses, augmenter le trafic c'est augmenter le risque d'accident. Il est incroyable qu'on ose encore nous demander d'être d'accord pour une augmentation du transport ferroviaire à drancy, alors que tous les habitants du Bourget, du blanc-mesnil et de Drancy veulent la fermeture de la gare de triage ! Cordialement,

Envoyé le: vendredi 16 mai 2014 09:49:15

Département de résidence : 64

Ville de résidence : URRUGNE

Avis :

On nous dit : « La LGV va faire disparaître le mur de camions... » C'est totalement péroné : le fret par le rail, responsable d'énormes déficits, n'est vraiment pas la priorité de la SNCF. Beaucoup de voies non entretenues sont délaissées et l'abandon du transport par wagons isolés, laisse le champ libre au « tout-camion ». La technique récente de l'autoroute ferroviaire évoquée dans ce projet, se révèle ailleurs fort déficitaire car trop chère et donc peu utilisée par les transporteurs. Les Espagnols du fait de la particularité de leur réseau ferré et de leur géographie resteront au tout camion. Comment ne pas signaler enfin les infrastructures routières mises à disposition du camion (doublement de la RN10 et de la A63, construction de la A65, ...) ...et l'on vient nous parler de priorité au fret !!!

Envoyé le: vendredi 16 mai 2014 11:07:52

Nom : TAUPIN

Prénom : XAVIER

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Sainte EULALIE

Avis :

Ce projet doit être fait dans le respect des riverains et en prenant en compte les problématiques de sécurité des habitations et de circulation. Mais de nos jours, il y a beaucoup plus de contrainte négatives que positives. Plusieurs points sont à prendre en compte : - Aménagement ou transformation des passages à niveau pour faciliter le passage des véhicules et des piétons en toute sécurité. Sur la commune de sainte Eulalie les passages à niveau sont problématiques car 2 voies de circulation principales passent pas 2 passages à niveau assez proche l'un de l'autre. Une fermeture prolongée de ces passages à niveau aux heures de pointes poserait des soucis de sécurité et de circulation. Actuellement ces passages à niveau n'empêchent pas un véhicule de forcer le passage. Los de la fermeture de ces passages à niveau, nos logements seront alors isolés des accès à la route principale. - Les trains de fret causent des nuisances sonores, il serait inacceptable que dans les zones urbaines ou des habitations se trouvent à moins de 100m de la voie ferré qu'une solution anti-bruit ne soit pas mise en place tel que l'enfouissement des lignes ou la mise en place de mur anti-bruit. Ma maison étant à moins de 100m de la voie ferré, les nuisances sonores dépasseront à coup sûr les normes actuelles acceptables. - Suivant la qualité des sols, les Vibrations du au passage des trains de marchandise peuvent provoquer des fissures, fragiliser les habitations et provoquer des dégradations sur les habitations proches. Sur Sante Eulalie l'étude des sols a montré qu'un passage régulier de trains de marchandises pourrait provoquer une détérioration

de la qualité des sols et donc des habitations. - La mise ne place de tels infrastructures va dévaluer le prix des habitations en bordure de voie. Qui va nous indemniser? - Les risques liés aux transports de matières dangereuses avec des habitations à moins de 100 m de la voie ferré. Personnellement ma maison est à moins de 100m et je m'inquiète des risques qui pourraient y avoir suite à un problème technique tel qu'un déraillement. - Le projet ne semble pas viable sur le plan économique, le prix supérieur au transport routier ne va pas convaincre les transporteurs d'utiliser le fret ferroviaire. Une analyse de la cour des comptes montre que les sites de la SNCF ne sont pas rentables actuellement pourquoi le serait-il maintenant en temps de crise ? L'état des finances de l'état ne devrait pas permettre un tel projet. Les financements devraient être utilisés à l'amélioration et à la mise aux normes des voies existantes.

Envoyé le: vendredi 16 mai 2014 15:49:22

Nom : Verget

Prénom : Gérald

Département de résidence : 95

Ville de résidence : Louvres

Avis :

Je suis favorable à ce projet sous condition de limiter les nuisances sonores lors du passage des convois. Dès lors qu'un train de marchandise passe, c'est vraiment très bruyant. Il y a besoin de mettre des moyens de protection ou de limitation du bruit (mur absorbant, ...). Il y a besoin de vérifier la solidité du terrain où passe les trains. C'est une énorme colline avec des habitations en contrebas.

Envoyé le: samedi 17 mai 2014 11:06:43

Nom : IRAZOQUI

Prénom : EMILE

Département de résidence : 64

Ville de résidence : URRUGNE

Avis :

Ce projet ne se justifie ni par sa pertinence tant économique qu'environnementale ni par un intérêt quelconque exprimé par la population impactée par sa mise en oeuvre. Je n'approuve aucunement les initiatives qui ont objet de déplacer les problèmes sans s'assurer de l'identification puis du traitement de leurs origines, et ce, pour satisfaire des appétits qui n'ont rien à voir avec l'intérêt général. Je suis aussi contre tout projet plus ou moins imposé sans mise en perspective avec des moyens alternatifs. Par conséquent, j'exprime ici ma désaccord et rejoins tous ceux qui n'approuvent pas ce projet d'autoroute ferroviaire Emile IRAZOQUI

Envoyé le: samedi 17 mai 2014 15:34:30

Nom : renault

Prénom : eric

Département de résidence : 40

Ville de résidence : vieux boucau les bains

Avis :

Cette très bonne initiative de réaliser un service de transbordement des poids lourds sur des trains ne semble pas comprise par une partie des populations qui leur fait craindre une augmentation de la pollution (!) et des nuisances. Problème de communication certainement. Pourtant le choix de la zone industrielle et portuaire de Tarnos est très pertinent car une route construite spécialement pour le fret routier la relie à l'autoroute A 63. Devant l'augmentation du trafic routier prévu, il serait important de rassurer les populations en ce qui concerne la sécurité et les nuisances et de créer un observatoire permettant de résoudre les problèmes éventuellement posés.

Envoyé le: samedi 17 mai 2014 16:53:24

Nom : Mosca

Prénom : Mireille

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Absolument contre l'autoroute ferroviaire qui traverse le triage du Bourget - zone déjà soumise à un risque industriel à cause du stationnement et du triage de wagons de produits chimiques. Permettre de laisser passer cette autoroute dans une zone dense en population rajoute des risques supplémentaires et un environnement sonore encore plus intense.. Il serait temps de prendre en compte la vie (et l'avis) des riverains situés sur le trajet. Pourquoi ne pas faire passer cette autoroute ferroviaire par l'Est parisien plutôt que d'encombrer d'avantage la grande ceinture déjà saturée. Si ce projet met en avant le budget ... à combien évaluez vous la vie de la population ???

Envoyé le: dimanche 18 mai 2014 19:05:08

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Faire toute une vie des efforts pour payer sa maison, payer des impôts importants, arriver a la retraite ne pouvoir vendre sa maison a sa juste valeur,dévaluée grâce a la SNCF et surtout d'avoir la malchance d'habiter un quartier populaire certainement sur Levallois, Neuilly, Boulogne etc.... le problème serait rapidement résolu et les enfants de ces quartiers peuvent aller a l'école en toute tranquillité car il ne faut pas oublier ces générations sacrifiées c'est un futur Bhopal peut être même Tchernobyl dans le grand Paris et cela ne s'arrêtera pas a 600m des wagons explosés ! Merci l'état social ! pres des gens du peuple !

Envoyé le: dimanche 18 mai 2014 19:12:39

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

l'autoroute ferroviaire de wagons dangereux une énorme gare de triage en pleine agglomération , cette gare de Drancy déjà connue pour un passe pas glorieux, on veut recommencer et éliminer en cas d'accident toute une population pas assez riche certainement pour se faire entendre !

Envoyé le: dimanche 18 mai 2014 19:53:18

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

Bonjour, Je suis tarnosien et je me permet de présenter des observations sur l'opportunité de créer une autoroute ferroviaire à Tarnos juste derrière la grande zone d'aire de jeux de la Baye dans laquelle sont concentrés des terrains de football et de tennis. Il existe déjà une zone de fret à Mouguerre et je ne comprends pas pourquoi le terminal initialement prévu au Centre européen de Fret de Mouguerre a été dévié dans notre commune alors que des structures d'accueil existaient déjà là-bas. Sur un plan écologique, ce projet va considérablement impacter l'aire de jeux précédemment mentionnée puisqu'elle est située juste à côté de celle-ci et produira des nuisances environnementales sans précédent dans une zone naturelle verdoyante. D'un point de vue économique, cette autoroute ferroviaire risque de compromettre l'extension prévue par l'entreprise Turbomeca qui souhaitait installer le SAV européen des turbines. Cette entreprise est, je le rappelle, le principal poumon économique de la commune. De surcroît, le trafic incessant des camions viendra congestionner la RD85 donnant accès à l'autoroute A64, route départementale sur laquelle est en plus prévue grande aire commerciale. Je vous remercie vivement de prendre en compte mes observations. Cordialement,

Envoyé le: dimanche 18 mai 2014 21:40:29

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Le projet en question situé dans une zone urbaine, proche collège habitation commerces et accès à la plage principale de la ville me semble être une ineptie en matière écologique, sécuritaire et aussi économique. Autant faire un effort supplémentaire et emmener les trains sur la zone frontalière d'Hendaye. Le coût du réaménagement des voies et d'acquisition des nouveaux wagons nécessaire ne peut pas être supporté par un budget public en recherche d'économies. Le nombre de camions transporté sera trop peu important et le transport en container plus profitable, plus économe et surtout moins nocif pour la localité de Tarnos.

Envoyé le: lundi 19 mai 2014 09:48:38

Département de résidence : 33

Ville de résidence : bordeaux

Avis :

Très clairement opposé à ce projet: L'étude socio-économique conclut au fait que les deux scénarios d'exploitation étudiés sont à la limite de la rentabilité : le bilan actualisé net sur la période 2013-2062 est négatif (-112 M€ avec la prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics) ; le taux de rentabilité interne (TRI) serait de 3,6%, c'est-à-dire presque au niveau du taux d'actualisation de 4% qui est la norme de référence adoptée suite au rapport Lebègue de 2005. L'Ae note que le bilan de RFF comme celui de la puissance publique est négatif (-314 millions d'euros pour RFF ; -613 millions d'euros pour la puissance publique). Cette situation fragilise l'équilibre global du projet, et signifie que les bénéfices environnementaux attendus sont significativement dépendants de la volonté politique réaffirmée de soutenir le report modal.

Envoyé le: lundi 19 mai 2014 23:18:05

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Je suis totalement opposée au passage de l'autoroute ferroviaire atlantique à la gare de triage de Drancy. Cela entraînerait une l'augmentation du trafic ferroviaire à Drancy, zone dense de population, alors que 10% des wagons qui transitent déjà dans cette ville représentent un

danger pour nos vies. Aujourd'hui, nous voulons que les convois dangereux qui circulent à la gare de triage soient déviés vers une zone moins urbaine. Cet état de fait n'a pas fait l'objet d'une analyse de risque pertinente tenant compte des dangers cumulés en cas de problème (déraillement, incendie, malveillance...). Il y a déjà eu un déraillement d'un wagon à 8h du matin il y a quelques mois, alors que nous étions nombreux sur les quais du RER à quelques dizaines mètres. De plus aucun plan d'intervention n'est prévu en cas d'alerte. Dans ces conditions, il n'apparaît pas raisonnablement viable, pour garantir la sécurité de la population de plusieurs villes autour de Drancy, d'augmenter davantage les risques. Le risque actuel est déjà inacceptable. Aujourd'hui nous le payons par l'interdiction de construire dans un périmètre autour de la gare, pour forcer les habitants actuels, qui ont ainsi le sentiment d'être sacrifiés à l'autel des résultats financiers de la SNCF, à ne pas faire d'enfants pour ne pas augmenter la population sur la zone ! Si ce projet voyait le jour, nous, habitants du 93, serions alors convaincus d'être véritablement sacrifiés. J'espère que la situation actuelle, non réglée, pèsera dans les décisions qui seront prises.

Envoyé le: mardi 20 mai 2014 10:52:47

Nom : carli

Prénom : odette

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

Ce projet va à l'encontre du développement économique de notre ville. Non au gaspillage de l'argent public. Non à la dégradation de notre cadre de vie. Pas de pollution supplémentaire
Projet anti démocratique

Envoyé le: mardi 20 mai 2014 12:15:30

Nom : GOUARDES

Prénom : Louis

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Tarnos

Avis :

Ici, à Tarnos, le projet suscite de nombreuses réactions, de la confusion aussi dans les positionnements qui mériteraient d'être précisés S'agit-il de se déterminer - sur le principe du transfert de la route vers le rail? -sur le modèle de fret proposé: autoroute ferroviaire? -sur le choix de l'implantation du terminal sud à Tarnos? Pour le citoyen qui n'est pas un spécialiste

de la question des Transports et du Rail en particulier, qui veut se faire une opinion en dehors des discours univoques, voire des pressions partisans, il faut aller chercher l'information, notamment sur Internet où elle est disponible, du rapport hautement technique à la vulgarisation compréhensible. On peut ainsi arriver à focaliser sur des points essentiels qui permettront de mettre en regard, l'intérêt général et les préoccupations individuelles. J'en ai donc retiré des éléments d'approche économiques/environnementales/sanitaires/sociales. S'agissant du refus du principe du retour vers le rail, il semble être une demande minoritaire. En tout cas, le 100% camions n'est pas une perspective souhaitable Et on peut regretter toutes les mesures (ou les choix délibérés) qui ont pénalisé le fret routier à l'avantage du lobbie routier, à telle enseigne que le rail serait, semble-t-il dans l'incapacité d'absorber un report massif S'agissant du modèle proposé, il apparaît comme un moyen de capter en partie seulement le trafic longue distance dont nous voyons bien ici qu'il sature déjà l'A63 Dans le Nord, Je note des avis positifs du député Jacky Le Hénin ("une bonne nouvelle " La Voix du Nord) et de Didier le Reste (ex CGT Cheminots) Ici, outre l'avis favorable du département, de la Région, des avis d'acteurs économiques sont à examiner : -le CEF de Mouguerre attend une complémentarité -la CCI de Bayonne y voit des possibilités de développement du port Mais il y a aussi des craintes venant de la population, relayées par des élus, qu'on ne peut pas réduire aux effets du syndrome NIMBY. Elles sont d'autant plus légitimes que nous avons sur notre territoire ressenti les nuisances générées par des installations industrielles (cf. dossier Fertildour, ADA, LCB...) des activités de stockage de véhicules entraînant des rotations de poids lourds (SETRADA) qui ont été dénoncées par des investigations de la presse, des associations de défense de l'environnement, des organisations syndicales et politiques Aussi, quel que soit le mode de transport de fret choisi dans l'intérêt général, et surtout quel que soit le site du terminal (Tarnos mais aussi ailleurs) la barre du seuil d'acceptabilité doit être haute. Le rôle de chacun (des élus en particulier) sera de veiller à ce que des mesures préventives précises et de qualité soient étudiées (celles annoncées paraissent insuffisantes), qu'un engagement sur des compensations ou dédommagements éventuels soient pris Louis Gouardes

Envoyé le: mardi 20 mai 2014 17:29:08

Nom : RENOUE

Prénom : Guy

Département de résidence : 33

Ville de résidence : SAINTE EULALIE

Avis :

Bonjour. Veuillez prendre en compte mes remarques concernant ce projet. Je m'oppose complètement à ce projet en l'état. Je demande l'enfouissement de la voie ferrée sur l'ensemble du trajet de la commune de SAINTE EULALIE (33560) pour les principales raisons suivantes : Il n'est pas pris en compte le fait que la commune va être complètement isolée. Les habitants de la commune ou les personnes passage devront faire de nombreux détours, soit une perte de temps, de l'énergie inutilement dépensée de ce fait une pollution accrue. De plus, la pollution sonore sera énorme et ce 24 heures sur 24. Les habitations vont voir leur valeur baisser. Je doute que les taxes d'habitations et foncières seront réajustées si tel

devait être le cas. Globalement, la qualité de la vie va être complètement dégradée et sans compensations individuelles ou collectives. Merci de prendre acte de ces principales remarques. Guy RENO

Envoyé le: mardi 20 mai 2014 19:04:43

Nom : BRUNETON

Prénom : Michel

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Drancy, le 20 mai 2014 Pétionnaires : M & Mme Michel BRUNETON - 14, rue du Canal - 93700 DRANCY Situé moins de 600 m de la gare de Drancy. Contexte existant depuis 2012: Drancy est l'une des trois dernières grandes gares de triage de France, avec la particularité de recevoir des wagons de matières dangereuses. Ces matières sont dangereuses pour la santé des personnes (mise en danger d'autrui), de leur intégrité et leurs biens (explosion) et de leur environnement (pollution du sol, sous-sol, air, bruit). Plusieurs incidents ou presque accidents ont lieu en 2013/2014. Ces accidents ont mis en exergues : - La non information des populations (pas de sirène, message radio), - Le temps de réaction des services de secours (voies d'accès encombrées), - Le manque d'entretien des infrastructures ferroviaires (RFF), - L'absence de moyens fixes de détection, de rétention, de protection contre les départs de feux, - Potentiellement la destruction d'infrastructures hospitalières (l'hôpital Avicenne et l'hôpital privé Le Blanc-Mesnil/Drancy) et un nombre très important de victimes par la proximité de nombreuses écoles et ERP). Les gares de triages n'étant pas assimilées à des ICPE, elles ne sont pas soumises à leur législation (rubrique, classement, etc.). Néanmoins, la préfecture de Seine Saint-Denis, par ces services dédiés et spécialisés, ont demandé à la SNCF une étude de danger. Cette dernière présentée aux communes concernées n'a pas répondu aux attentes des riverains sur le plan de leur sécurité. Je n'ai jamais entendu parler d'effet domino qui augmente les risques encourus, habituellement demandé dans les études de dangers : scénario majorant. Pour faire suite à des manifestations d'associations de riverains et des Maires, M Le Préfet a pris la décision de soumettre un arrêté de 'porté à connaissance' à les communes riveraines de cette zone de triage (620 m). Celui-ci impose de lourdes restrictions d'usage aux riverains (pertes financières sans compensation), sans diminuer les risques qu'ils encourent. Enquête actuelle : Pour faire suite aux préalables énoncés ci-dessus ; Je propose, en contrepartie de chercher des compensations techniques forts couteuses, de supprimer la source des dangers : proposer un ou des itinéraires de contournement du cœur de l'Ile de France, Imposer à RFF, voire à la SNCF (utilisatrice et commanditaire) de faire des travaux de remise en état des voies ferrées et infrastructures connexes (aiguillages, signalisations, détecteurs, zones de confinement, etc.), afin de réduire les risques permanents d'accident (cf. ci-dessus). Quelles mesures seront présent pour réduire le bruit nocturne (émergence dans des zones principalement pavillonnaire) dû aux voies ferrées actuelles (courtes et de coupures droites) et longueur des convois ?, Quels seront les moyens mis à disposition du personnel de la gare, des communes et leurs services de secours, en cas de stationnement imprévu augmentant la capacité de matières dangereuses stockées et par conséquence la surface impactée ? De

manière générale, qu'est-ce qui incitera les entreprises à utiliser le 'ferroulage' plutôt de continuer à entretenir le lobbying des entreprises de transports routiers et l'économie qui en dépend (constructeurs de véhicules, et infrastructures hôtelières, restauratrices, péages autoroutiers, etc.) ?, Pourquoi cela n'a-t-il pas été réalisé plus tôt comme dans d'autres pays de l'Union Européenne ou SUISSE. La SNCF (via ces entreprises spécialisés) possédait de meilleurs moyens qu'actuellement (fermeture de lignes secondaires, abandon de gares de triages hors agglomération). En conclusion, je suis pour le principe du ferroutage (moins dangereux que le transport routier), mais hors des zones urbaines où la sécurité ne peut être assurée (pour exemple l'accident d'un convoi d'hydrocarbures au CANADA). Prendre pour exemple certaines lignes de TGV longent des autoroutes réduisant les zones d'impacts. Je souhaite que ces arguments vous éclairent afin de prendre une décision qui n'entraînera pas l'avenir des populations riveraines de cette autoroute ferroviaire. Michel BRUNETON

Envoyé le: mardi 20 mai 2014 21:13:04

Nom : Morisseau

Prénom : Roland

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Sainte eulalie

Avis :

Bjr Habitant sainte Eulalie ,il y a 3 passages à niveau qui séparent notre ville pour rattraper l. Autoroute ou les villes attenantes .ces trains d'un km vont bloquer tous les personnes traversant par ces passages et vont créer des bouchons aux heures de travail . De plus aucun mur anti bruit n'est prévu sur notre ville alors que de nombreuses habitations sont tout au Long de la traversée. Question dans le rapport vous nous donnez des infos jusqu'en2021 ,après que va t il se passer combien est il prévu de train journalier,pourquoi saucissonner ce programme et ne pas nous informer de la suite Pourquoi pas un enfouissement de la ligne qui permettra de supprimer les passages à niveau de diminuer grandement le bruit et de garder notre ville ,une ville tranquille A la lecture de différents articles la rentabilité n n'a jamais été prouvée au contraire . Toute la partie du réseau n' est pas électrifié ce qui va obliger à utiliser des diesels ,l' état les verts prônent moins de pollution alors que la encore c est le contraire Voilà pour ma part un constat qui me permet de ne pas accepter les éléments notés dans le rapport et je souhaite que celui soit revu en notant pour sainte Eulalie des modifications et informations (enfouissement ,infos sur les années futures,trafic...) Salutations

Envoyé le: mardi 20 mai 2014 21:57:13

Nom : cadiou peribois

Prénom : elodie

Département de résidence : 41

Ville de résidence : blois

Avis :

Madame, Monsieur, J'ai consulté en ligne le projet de l'autoroute ferroviaire, je viens d'acquérir un bien situé devant la voie de chemin de fer, si un tel projet était adopté, la maison que je viens d'acquérir subirait une décote lors d'une éventuelle re-vente. Nous supportons les trains de voyageurs qui en soit ne posent pas de nuisance sonore particulière, en revanche les trains de marchandise font actuellement beaucoup de bruit, si on augmente leur passage la situation risque de devenir insupportable. Si une telle mesure était adoptée, ne faudrait-il pas réglementer la vitesse de passage des trains en agglomération, ce qui réduirait considérablement les nuisances sonores occasionnées par un nombre plus important de passage? Idem ne faut-il pas réglementer les heures de passage , afin que la nuit ces nuisances ne viennent pas perturber le sommeil des riverains? Cordialement

Envoyé le: mercredi 21 mai 2014 12:17:33

Nom : FERRI

Prénom : ANTOINE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Les autoroutes ferroviaires Oui pour le transport des poids lourds sur des wagons pour ne pas encombrer les autoroutes en polluant par les rejets des poussières de gasoil, par le bruit, par la déformation de nos routes. MAIS PAS A N'IMPORTE QUEL PRIX Je suis riverain de Drancy et dans la zone définit par le préfet des 600 mètres..... Nous avons le risque chimique qui dépasse largement la zone de 600 mètres, surtout pour les wagons de chlore. La population concerné dépasse les 200.000 personnes Nous avons le bruit du système de freinage des wagons Les pouvoirs public minimise l'impact sur la population de Drancy à la zone des 600 mètres alors que toute la commune est en danger. Les autres communes riveraines du triage du Bourget sont également concernés (Le Blanc Mesnil, Le Bourget, Bobigny avec l' hôpital Avicenne voisin des voies de stockage) et d'autres encore comme Aulnay sous bois, PantinEt elles n'ont pas été incluses dans l'enquête publique.... Les enquêtes non jamais pris en compte le contournement de Drancy et le stockage des wagons sur la grande ceinture en direction de Bobigny. En zone de triage le risque de déraillement lors du passage en bosse vient s'ajouter au risque de malveillance. Pourquoi ajouter un risque supplémentaire en voulant faire traverser des convois d'un kilomètre qui ajoute du bruit et des probabilités d'accident qui vont en augmentant Les opérateurs privés qui utiliseront cette possibilité de passer en zone dense ont un taux d'accident plus élevés que la SNCF. Pourquoi ne pas contourner par l'est parisien beaucoup moins dense en habitation Pourquoi choisir le chemin le plus long et le plus encombrer pour aller du Nord au Sud de la France La grande ceinture est déjà saturé, bientôt ouverte au transport des voyageurs par la Tangentielle On dirait que les décideurs marche sur la tête et se moque de la population qui a une épée de Damoclès sur sa tête Et pour ajouter encore aux méfaits de ce qui est annoncé le coût de

l'immobilier est fortement en baisse, cela ajoute encore au désespoir de la population qui a souvent travailler toute un vie pour voir son patrimoine perdre de sa valeur Le coût économique ne doit pas être mis en avant par rapport aux vies humaine qui se compte par dizaine de milliers (SEVESO CELA VOUS PARLE) JE SUIS CONTRE CETTE AUTOROUTE FERROVIARE ET ON NE POURRA PAS DIRE QUE VOUS NE SAVIEZ PAS. COMMENT VOULEZ QUE LES CITOYENS S'ELOIGNE DE PLUS EN PLUS DE LA POLITIQUE QUAND ON NE LES ECOUTES PAS

Envoyé le: mercredi 21 mai 2014 12:17:36

Nom : FERRI

Prénom : ANTOINE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Les autoroutes ferroviaires Oui pour le transport des poids lourds sur des wagons pour ne pas encombrer les autoroutes en polluant par les rejets des poussières de gasoil, par le bruit, par la déformation de nos routes. MAIS PAS A N'IMPORTE QUEL PRIX Je suis riverain de Drancy et dans la zone définit par le préfet des 600 mètres..... Nous avons le risque chimique qui dépasse largement la zone de 600 mètres, surtout pour les wagons de chlore. La population concerné dépasse les 200.000 personnes Nous avons le bruit du système de freinage des wagons Les pouvoirs public minimise l'impact sur la population de Drancy à la zone des 600 mètres alors que toute la commune est en danger. Les autres communes riveraines du triage du Bourget sont également concernés (Le Blanc Mesnil, Le Bourget, Bobigny avec l' hôpital Avicenne voisin des voies de stockage) et d'autres encore comme Aulnay sous bois, PantinEt elles n'ont pas été incluses dans l'enquête publique.... Les enquêtes non jamais pris en compte le contournement de Drancy et le stockage des wagons sur la grande ceinture en direction de Bobigny. En zone de triage le risque de déraillement lors du passage en bosse vient s'ajouter au risque de malveillance. Pourquoi ajouter un risque supplémentaire en voulant faire traverser des convois d'un kilomètre qui ajoute du bruit et des probabilités d'accident qui vont en augmentant Les opérateurs privés qui utiliseront cette possibilité de passer en zone dense ont un taux d'accident plus élevés que la SNCF. Pourquoi ne pas contourner par l'est parisien beaucoup moins dense en habitation Pourquoi choisir le chemin le plus long et le plus encombrer pour aller du Nord au Sud de la France La grande ceinture est déjà saturé, bientôt ouverte au transport des voyageurs par la Tangentielle On dirait que les décideurs marche sur la tête et se moque de la population qui a une épée de Damoclès sur sa tête Et pour ajouter encore aux méfaits de ce qui est annoncé le coût de l'immobilier est fortement en baisse, cela ajoute encore au désespoir de la population qui a souvent travailler toute un vie pour voir son patrimoine perdre de sa valeur Le coût économique ne doit pas être mis en avant par rapport aux vies humaine qui se compte par dizaine de milliers (SEVESO CELA VOUS PARLE) JE SUIS CONTRE CETTE AUTOROUTE FERROVIARE ET ON NE POURRA PAS DIRE QUE VOUS NE SAVIEZ PAS. COMMENT VOULEZ QUE LES CITOYENS S'ELOIGNE DE PLUS EN PLUS DE LA POLITIQUE QUAND ON NE LES ECOUTES PAS

Envoyé le: mercredi 21 mai 2014 16:23:53

Nom : FERRAND

Prénom : JEAN-LOUIS et MARIE-CLAUDE

Département de résidence : 40

Ville de résidence : BENESSE_MAREMNE

Avis :

NOUS SOMMES CONTRE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE _ Elle gaspille de la place _Elle gaspille de l'énergie _Elle transporte peu de masse (358 T en moyenne) _Elle nécessite que l'on retouche tous les tunnels (133 millions d'euros) alors qu'actuellement tous les jours un train combiné (containers sur wagons) fait l'aller retour Mouguerre Dourges (Bayonne Lille) en transportant plus de 358T _Elle nécessite des bases importantes alors que le combiné par caisse peut s'installer avec plus de souplesse _Là où l'autoroute ferroviaire implique des pôles de départ et d'arrivée seulement, le combiné peut proposer des unités intermédiaires pouvant capter un maillage plus fin _Elle coûte 40% plus cher que le combiné (0,9 euros du km au lieu de 0,6 euros du km -

Envoyé le: mercredi 21 mai 2014 16:52:25

Nom : BRULLON

Prénom : DAVID

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Je souhaite manifester mon opposition à ce projet d'autoroute ferroviaire atlantique qui doit relier Dourges à Tarnos. Tout d'abord en tant que résident à Tarnos où serait implanté un terminal : ce projet aurait un impact certain sur l'environnement des tarnosiens avec un afflux quotidien de camions qui saturerait les axes routiers du secteur, générant une augmentation des pollutions : pollution de l'air (CO2, particules fines), pollution de l'eau et des nappes phréatiques autour du terminal et des axes de circulation, pollution sonore avec le bruit causé par les va-et-viens des camions, le tout à proximité d'une zone classée Natura 2000... Le trafic des trains de grande longueur va par ailleurs couper la ville en deux plusieurs fois par jour au niveau des passages à niveau, bloquant ainsi la circulation. Le choix de l'implantation du terminal ferroviaire au sein d'une commune comme Tarnos est une aberration compte tenu des nuisances que ce projet impliquerait pour les habitants. Un tel terminal ferroviaire doit à l'évidence être implanté en dehors d'une agglomération, à proximité des axes autoroutiers notamment l'A63 et l'A64,

comme l'est le centre européen de fret de Mouguerre. Parce qu'une entreprise privée trouve aujourd'hui plus rentable d'utiliser un site dont elle dispose déjà, on voudrait ainsi sacrifier la qualité de vie de dizaine de milliers de riverains... En tant que citoyen ensuite, je constate que ce projet se fait dans la précipitation, sans réelle concertation et avec un manque certain de clarté. Si l'on conçoit aisément qu'il faut développer le ferroutage pour préserver l'environnement, le présent projet n'est pas abouti et me paraît contraire à l'intérêt général : - Pour certains, il semblerait déjà qu'il existe à l'origine de ce projet un doute de conflit d'intérêt ; - Les solutions techniques retenues ne paraissent pas adaptées : des locomotives diesel qui ne respectent pas l'environnement, des wagons spéciaux qui ne permettent pas le transport de conteneurs standards et limitent ainsi grandement l'utilisation ; - Ce projet impacterait l'activité des terminaux de fret existant déjà à Mouguerre et à Hendaye, de sorte qu'en terme de création d'emploi, ce serait neutre ; - Une rentabilité économique qui n'est pas démontrée. En tant que contribuable enfin, il me paraît parfaitement anormal, alors même que la démonstration de la rentabilité du projet n'est pas faite, que de l'argent public finance un éventuel déficit d'exploitation d'une entreprise privée ! Ce n'est pas au contribuable qui est déjà lourdement imposé de prendre à sa charge l'échec d'un projet hasardeux. En conclusion, je suis favorable au développement du ferroutage mais avec d'autres solutions techniques que celles ici retenues, avec l'implantation de terminaux en dehors de toute agglomération pour limiter au maximum les nuisances générées, et avec un opérateur qui assumera seul les conséquences d'un éventuel échec commercial.

Envoyé le: mercredi 21 mai 2014 16:55:34

Nom : BRULLON

Prénom : DAVID

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Je souhaite manifester mon opposition à ce projet d'autoroute ferroviaire atlantique qui doit relier Dourges à Tarnos. Tout d'abord en tant que résident à Tarnos où serait implanté un terminal : ce projet aurait un impact certain sur l'environnement des tarnosiens avec un afflux quotidien de camions qui saturerait les axes routiers du secteur, générant une augmentation des pollutions : pollution de l'air (CO2, particules fines), pollution de l'eau et des nappes phréatiques autour du terminal et des axes de circulation, pollution sonore avec le bruit causé par les va-et-viens des camions, le tout à proximité d'une zone classée Natura 2000... Le trafic des trains de grande longueur va par ailleurs couper la ville en deux plusieurs fois par jour au niveau des passages à niveau, bloquant ainsi la circulation. Le choix de l'implantation du terminal ferroviaire au sein d'une commune comme Tarnos est une aberration compte tenu des nuisances que ce projet impliquerait pour les habitants. Un tel terminal ferroviaire doit à l'évidence être implanté en dehors d'une agglomération, à proximité des axes autoroutiers notamment l'A63 et l'A64, comme l'est le centre européen de fret de Mouguerre. Parce qu'une entreprise privée trouve aujourd'hui plus rentable d'utiliser un site dont elle dispose déjà, on voudrait ainsi sacrifier la qualité de vie de dizaine de milliers de riverains... En tant que citoyen ensuite, je constate que

ce projet se fait dans la précipitation, sans réelle concertation et avec un manque certain de clarté. Si l'on conçoit aisément qu'il faut développer le ferroutage pour préserver l'environnement, le présent projet n'est pas abouti et me paraît contraire à l'intérêt général : - Pour certains, il semblerait déjà qu'il existe à l'origine de ce projet un doute de conflit d'intérêt ; - Les solutions techniques retenues ne paraissent pas adaptées : des locomotives diesel qui ne respectent pas l'environnement, des wagons spéciaux qui ne permettent pas le transport de conteneurs standards et limitent ainsi grandement l'utilisation ; - Ce projet impacterait l'activité des terminaux de fret existant déjà à Mouguerre et à Hendaye, de sorte qu'en terme de création d'emploi, ce serait neutre ; - Une rentabilité économique qui n'est pas démontrée. En tant que contribuable enfin, il me paraît parfaitement anormal, alors même que la démonstration de la rentabilité du projet n'est pas faite, que de l'argent public finance un éventuel déficit d'exploitation d'une entreprise privée ! Ce n'est pas au contribuable qui est déjà lourdement imposé de prendre à sa charge l'échec d'un projet hasardeux. En conclusion, je suis favorable au développement du ferroutage mais avec d'autres solutions techniques que celles ici retenues, avec l'implantation de terminaux en dehors de toute agglomération pour limiter au maximum les nuisances générées, et avec un opérateur qui assumera seul les conséquences d'un éventuel échec commercial.

Envoyé le: mercredi 21 mai 2014 17:23:48

Nom : DESLANDES

Prénom : Michel

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Saint Jean d'Angély

Avis :

L'impact sur le secteur de notre habitation (80m) en terme de nuisance sonore et de mise en danger du bâti serait considérable. Dans le rapport d'impact environnemental il est d'ailleurs souligné l'absence d'étude d'impact au niveau des vibrations sur les habitations. L'évaluation des nuisances sonores est minoré à 56db . 60db c'est une conversation normale ! de qui se moque -t-on ? Le projet présenté fait état de l'utilisation d'une locomotive diesel sur le tronçon de Saint Jean d'Angély ce qui élimine l'argument écologique du mode de transport. Le projet présenté est une double peine pour les Angériens : suppression du transport des passagers et émission de nuisances sonores et de danger pour le bâti incontestables. Nous sommes catégoriquement opposés à ce projet qui n'amène que des nuisances dans une zone d'habitat urbain.

Envoyé le: mercredi 21 mai 2014 21:42:40

Nom : Bu Locko

Prénom : Ludovic

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Des déchets nucléaires, un risque avec les wagons de produits chimiques. Et désormais une autoroute ferroviaire ? Et puis quoi encore ? Les écologistes dont je suis sont opposés à ce nouveau projet de méga infrastructure, alors qu'ils n'ont pas de réflexe NIMBY (« Not In My Back Yard », soit « pas dans mon jardin, mais ailleurs, pourquoi pas »). Néanmoins, nous ne pouvons accepter que toutes les nuisances soient concentrées dans notre partie de l'île de France, déjà largement touchée par les propriétés de Lucifer, ces lieux déplaisants (aéroports, voies ferrées, autoroutes, zones industrielles, cimetières, grands ensembles dégradés). Nos villes, zones de population très denses, concentrent déjà suffisamment de problèmes comme le chômage, la pauvreté et la précarité. La gare de triage de Drancy - Le Bourget ajoute déjà en plus du bruit, les risques inflammables, explosifs, chimiques, radioactifs... Inutile d'en rajouter. Les écologistes dont je suis ont toujours été favorables au transport ferroviaire, plus sûr et moins polluant que le transport routier. Le projet d'autoroute ferroviaire est une idée qui va dans le bon sens. Mais celui présenté aujourd'hui ne nous convient d'aucune manière, et ce pour les raisons suivantes. D'abord le danger que ces trains vont représenter. Jusqu'ici, les opérateurs de fret ferroviaire se contentaient de mettre un wagon derrière l'autre, en fonction de leurs destinations. Aucune attention n'était donnée à la dangerosité provoquée par un éventuel effet domino, deux wagons se suivant pouvant transporter des produits inoffensifs pris indépendamment, mais très dangereux s'ils venaient à se rencontrer. Or, dans le cas de la gare de triage de Drancy - Le Bourget, les wagons sont projetés les uns contre les autres. Certes lentement. Mais nous avons bien vu ces derniers mois que même à une vitesse réduite, il leur arrive de dérailler. Donc, potentiellement, de se rentrer dedans à vive allure. Ces derniers mois, en Espagne comme au Canada, nous avons vu ce que l'effet domino pouvait entraîner comme catastrophe sur des trains longs ou lancés à vive allure. Nous ne voulons pas vivre cela dans nos villes. Ensuite, nous rejetons ce projet à cause du tracé proposé : la possibilité de passer en zone urbaine dense en Seine-Saint-Denis ressemble à une provocation. Utiliser la gare de triage de Drancy - Le Bourget ne fut-ce que pour faire transiter des trains d'un kilomètre, même sans les stationner ni les trier, est inacceptable. Ce choix ne peut avoir notre assentiment pour les raisons suivantes : 1. La gare de triage de Drancy est située en milieu urbain dense, elle concentre déjà des risques chimiques et nucléaires avec le stationnement des wagons. Cet état de fait, connu de tous, a conduit le préfet à rédiger un arrêté porté à connaissance. Celui-ci a eu pour effet immédiat de pénaliser les communes concernées en interdisant toute nouvelle construction dans un périmètre de 620 mètres autour de la gare, dépréciant les biens immobiliers privés et publics, limitant les projets d'équipements collectifs, tout cela sans pour autant garantir la sécurité des populations. Il est légitime que les habitants demandent à vivre en sécurité. Rajouter des trains immenses à cette gare ne va pas dans ce sens. 2. Cette zone subit déjà de nombreuses pollutions, notamment sonores (autoroutes A1, autoroute A3, aéroport du Bourget, aéroport de Roissy et la gare de triage, bien entendu). Celles-ci dégradent la santé des habitants. Elles génèrent stress et dépressions et ont un coût au niveau médical et social (agacement, anxiété, agressivité, fatigue...) non évalué. Or les nuisances sonores du passage d'aussi longs convois ferroviaires ne peuvent et ne doivent être négligées que les passages aient lieu le jour ou, a fortiori, la nuit. Enfin, nous dénonçons l'opacité de la méthode, sans concertation des élu(e)s et des associations, sans même d'information préalable. En effet, lors de la réunion du comité d'information et d'échange présidée par le Préfet sur la problématique de la sécurité autour de la gare de triage de Drancy, ce projet ne fut pas évoqué ! Cette attitude est méprisante. D'autant plus qu'il

existe une mobilisation citoyenne organisée autour des problèmes liés à la gare de triage de Drancy - Le Bourget. Les écologistes ont une pensée globale, c'est pourquoi nous demandons qu'en plus des impacts environnementaux (positifs par la diminution des Gaz à Effet de Serre, en cas de passage des marchandises de camions vers des trains), économiques (positifs au moins par la diminution des risques d'accidents routiers), soient étudiés l'impact social et l'impact médical sur les populations actuelles et futures, et ce sur l'ensemble du parcours de la potentielle future autoroute ferroviaire. Nous demandons d'ores et déjà qu'à proximité de toute habitation, les mesures techniques les plus performantes soient mises en place pour limiter la pollution sonore. Nous demandons également que soient rendues obligatoires les mesures permettant d'éviter l'effet domino en cas de choc entre des wagons contenant des matières dangereuses. Nous demandons que le fluvial pour tout ou partie des trajets soit également étudié. Enfin, nous demandons la mise en oeuvre rapide de l'écotaxe. En effet, rappelons que cette mesure « vise à instaurer un cercle vertueux : dans une logique écologique, c'est un signal prix pour inciter à modifier les comportements en faveur de modes de transport plus durables ; elle permet aussi de faire payer l'usage des routes par l'utilisateur réel, tout en dégagant des recettes pour financer les infrastructures de transport, notamment le rail et le transport fluvial. Comme elle concerne aussi les camions vides, elle sera dissuasive et incitera les transporteurs à rationaliser leurs tournées » (Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie). Ainsi, la mise en place de l'écotaxe devrait permettre une moindre pression sur le fret ferroviaire ainsi qu'un report modal du transport de marchandises, souhaitable et attendu. En conclusion, les écologistes dont je suis demandent bien la création d'une autoroute ferroviaire et l'engagement de l'État d'une diminution du trafic routier sur les axes qui traversent nos communes, mais nous exigeons que le tracé soit revu et ne passe en aucun cas par la gare de triage de Drancy - Le Bourget ni par aucune autre zone urbaine dense. Une autre voie est possible. Ludovic Bu Locko, habitant de Drancy (93)

Envoyé le: mercredi 21 mai 2014 21:49:32

Nom : Bu Locko

Prénom : Ludovic

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Contribution à l'enquête publique de création de l'autoroute ferroviaire Atlantique Des déchets nucléaires, un risque avec les wagons de produits chimiques. Et désormais une autoroute ferroviaire ? Et puis quoi encore ? Les écologistes dont je suis sont opposés à ce nouveau projet de méga infrastructure, alors qu'ils n'ont pas de réflexe NIMBY (« Not In My Back Yard », soit « pas dans mon jardin, mais ailleurs, pourquoi pas »). Néanmoins, nous ne pouvons accepter que toutes les nuisances soient concentrées dans notre partie de l'île de France, déjà largement touchée par les propriétés de Lucifer, ces lieux déplaisants (aéroports, voies ferrées, autoroutes, zones industrielles, cimetières, grands ensembles dégradés). Nos villes, zones de population très denses, concentrent déjà suffisamment de problèmes comme le chômage, la pauvreté et la précarité. La gare de triage de Drancy - Le Bourget ajoute déjà en plus du bruit, les risques inflammables, explosifs, chimiques, radioactifs... Inutile d'en

rajouter. Les écologistes dont je suis ont toujours été favorables au transport ferroviaire, plus sûr et moins polluant que le transport routier. Le projet d'autoroute ferroviaire est une idée qui va dans le bon sens. Mais celui présenté aujourd'hui ne nous convient d'aucune manière, et ce pour les raisons suivantes. D'abord le danger que ces trains vont représenter. Jusqu'ici, les opérateurs de fret ferroviaire se contentaient de mettre un wagon derrière l'autre, en fonction de leurs destinations. Aucune attention n'était donnée à la dangerosité provoquée par un éventuel effet domino, deux wagons se suivant pouvant transporter des produits inoffensifs pris indépendamment, mais très dangereux s'ils venaient à se rencontrer. Or, dans le cas de la gare de triage de Drancy - Le Bourget, les wagons sont projetés les uns contre les autres. Certes lentement. Mais nous avons bien vu ces derniers mois que même à une vitesse réduite, il leur arrive de dérailler. Donc, potentiellement, de se rentrer dedans à vive allure. Ces derniers mois, en Espagne comme au Canada, nous avons vu ce que l'effet domino pouvait entraîner comme catastrophe sur des trains longs ou lancés à vive allure. Nous ne voulons pas vivre cela dans nos villes. Ensuite, nous rejetons ce projet à cause du tracé proposé : la possibilité de passer en zone urbaine dense en Seine-Saint-Denis ressemble à une provocation. Utiliser la gare de triage de Drancy - Le Bourget ne fut-ce que pour faire transiter des trains d'un kilomètre, même sans les stationner ni les trier, est inacceptable. Ce choix ne peut avoir notre assentiment pour les raisons suivantes :

1. La gare de triage de Drancy est située en milieu urbain dense, elle concentre déjà des risques chimiques et nucléaires avec le stationnement des wagons. Cet état de fait, connu de tous, a conduit le préfet à rédiger un arrêté porté à connaissance. Celui-ci a eu pour effet immédiat de pénaliser les communes concernées en interdisant toute nouvelle construction dans un périmètre de 620 mètres autour de la gare, dépréciant les biens immobiliers privés et publics, limitant les projets d'équipements collectifs, tout cela sans pour autant garantir la sécurité des populations. Il est légitime que les habitants demandent à vivre en sécurité. Rajouter des trains immenses à cette gare ne va pas dans ce sens.
2. Cette zone subit déjà de nombreuses pollutions, notamment sonores (autoroutes A1, autoroute A3, aéroport du Bourget, aéroport de Roissy et la gare de triage, bien entendu). Celles-ci dégradent la santé des habitants. Elles génèrent stress et dépressions et ont un coût au niveau médical et social (agacement, anxiété, agressivité, fatigue...) non évalué. Or les nuisances sonores du passage d'aussi longs convois ferroviaires ne peuvent et ne doivent être négligées que les passages aient lieu le jour ou, a fortiori, la nuit. Enfin, nous dénonçons l'opacité de la méthode, sans concertation des élu(e)s et des associations, sans même d'information préalable. En effet, lors de la réunion du comité d'information et d'échange présidée par le Préfet sur la problématique de la sécurité autour de la gare de triage de Drancy, ce projet ne fut pas évoqué ! Cette attitude est méprisante. D'autant plus qu'il existe une mobilisation citoyenne organisée autour des problèmes liés à la gare de triage de Drancy - Le Bourget. Les écologistes ont une pensée globale, c'est pourquoi nous demandons qu'en plus des impacts environnementaux (positifs par la diminution des Gaz à Effet de Serre, en cas de passage des marchandises de camions vers des trains), économiques (positifs au moins par la diminution des risques d'accidents routiers), soient étudiés l'impact social et l'impact médical sur les populations actuelles et futures, et ce sur l'ensemble du parcours de la potentielle future autoroute ferroviaire. Nous demandons d'ores et déjà qu'à proximité de toute habitation, les mesures techniques les plus performantes soient mises en place pour limiter la pollution sonore. Nous demandons également que soient rendues obligatoires les mesures permettant d'éviter l'effet domino en cas de choc entre des wagons contenant des matières dangereuses. Nous demandons que le fluvial pour tout ou partie des trajets soit également étudié. Enfin, nous demandons la mise en oeuvre rapide de l'écotaxe. En effet, rappelons que cette mesure « vise à instaurer un cercle vertueux : dans une logique écologique, c'est un signal prix pour inciter à modifier les comportements en faveur de modes de transport plus durables ; elle permet aussi de faire payer l'usage des routes par l'utilisateur

réel, tout en dégagant des recettes pour financer les infrastructures de transport, notamment le rail et le transport fluvial. Comme elle concerne aussi les camions vides, elle sera dissuasive et incitera les transporteurs à rationaliser leurs tournées » (Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie). Ainsi, la mise en place de l'écotaxe devrait permettre une moindre pression sur le fret ferroviaire ainsi qu'un report modal du transport de marchandises, souhaitable et attendu. En conclusion, les écologistes dont je suis demandent bien la création d'une autoroute ferroviaire et l'engagement de l'État d'une diminution du trafic routier sur les axes qui traversent nos communes, mais nous exigeons que le tracé soit revu et ne passe en aucun cas par la gare de triage de Drancy - Le Bourget ni par aucune autre zone urbaine dense. Une autre voie est possible.

Envoyé le: mercredi 21 mai 2014 21:51:00

Nom : badie

Prénom : gérard

Département de résidence : 40

Ville de résidence : saubrigues

Avis :

Elle gaspille de la place et de l'énergie.

Envoyé le: mercredi 21 mai 2014 23:27:26

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Noisy le grand

Avis :

Contribution à l'enquête publique de création de l'autoroute ferroviaire Atlantique Des déchets nucléaires, un risque avec les wagons de produits chimiques. Et désormais une autoroute ferroviaire ? Et puis quoi encore ? Les écologistes dont je suis sont opposés à ce nouveau projet de méga infrastructure, alors qu'ils n'ont pas de réflexe NIMBY (« Not In My Back Yard », soit « pas dans mon jardin, mais ailleurs, pourquoi pas »). Néanmoins, nous ne pouvons accepter que toutes les nuisances soient concentrées dans notre partie de l'île de France, déjà largement touchée par les propriétés de Lucifer, ces lieux déplaisants (aéroports, voies ferrées, autoroutes, zones industrielles, cimetières, grands ensembles dégradés). Nos villes, zones de population très denses, concentrent déjà suffisamment de problèmes comme le chômage, la pauvreté et la précarité. La gare de triage de Drancy Le Bourget ajoute déjà en plus du bruit, les risques inflammables, explosifs, chimiques, radioactifs... Inutile d'en rajouter. Les écologistes dont je suis ont toujours été favorables au transport ferroviaire, plus sûr et moins polluant que le transport routier. Le projet d'autoroute ferroviaire est une idée qui va dans le bon sens. Mais celui présenté aujourd'hui ne nous convient d'aucune manière, et ce pour les raisons suivantes. D'abord le danger que ces trains vont représenter. Jusqu'ici, les opérateurs de fret ferroviaire se contentaient de mettre un wagon derrière l'autre, en fonction

de leurs destinations. Aucune attention n'était donnée à la dangerosité provoquée par un éventuel effet domino, deux wagons se suivant pouvant transporter des produits inoffensifs pris indépendamment, mais très dangereux s'ils venaient à se rencontrer. Or, dans le cas de la gare de triage de Drancy Le Bourget, les wagons sont projetés les uns contre les autres. Certes lentement. Mais nous avons bien vu ces derniers mois que même à une vitesse réduite, il leur arrive de dérailler. Donc, potentiellement, de se rentrer dedans à vive allure. Ces derniers mois, en Espagne comme au Canada, nous avons vu ce que l'effet domino pouvait entraîner comme catastrophe sur des trains longs ou lancés à vive allure. Nous ne voulons pas vivre cela dans nos villes. Ensuite, nous rejetons ce projet à cause du tracé proposé : la possibilité de passer en zone urbaine dense en SeineSaintDenis ressemble à une provocation. Utiliser la gare de triage de Drancy Le Bourget ne futce que pour faire transiter des trains d'un kilomètre, même sans les stationner ni les trier, est inacceptable. Ce choix ne peut avoir notre assentiment pour les raisons suivantes : 1. La gare de triage de Drancy est située en milieu urbain dense, elle concentre déjà des risques chimiques et nucléaires avec le stationnement des wagons. Cet état de fait, connu de tous, a conduit le préfet à rédiger un arrêté à connaissance. Celui-ci a eu pour effet immédiat de pénaliser les communes concernées en interdisant toute nouvelle construction dans un périmètre de 620 mètres autour de la gare, dépréciant les biens immobiliers privés et publics, limitant les projets d'équipements collectifs, tout cela sans pour autant garantir la sécurité des populations. Il est légitime que les habitants demandent à vivre en sécurité. Rajouter des trains immenses à cette gare ne va pas dans ce sens. 2. Cette zone subit déjà de nombreuses pollutions, notamment sonores (autoroutes A1, autoroute A3, aéroport du Bourget, aéroport de Roissy et la gare de triage, bien entendu). Celles-ci dégradent la santé des habitants. Elles génèrent stress et dépressions et ont un coût au niveau médical et social (agacement, anxiété, agressivité, fatigue...) non évalué. Or les nuisances sonores du passage d'aussi longs convois ferroviaires ne peuvent et ne doivent être négligées que les passages aient lieu le jour ou, a fortiori, la nuit. Enfin, nous dénonçons l'opacité de la méthode, sans concertation des élu(e)s et des associations, sans même d'information préalable. En effet, lors de la réunion du comité d'information et d'échange présidée par le Préfet sur la problématique de la sécurité autour de la gare de triage de Drancy, ce projet ne fut pas évoqué ! Cette attitude est méprisante. D'autant plus qu'il existe une mobilisation citoyenne organisée autour des problèmes liés à la gare de triage de Drancy Le Bourget. Les écologistes ont une pensée globale, c'est pourquoi nous demandons qu'en plus des impacts environnementaux (positifs par la diminution des Gaz à Effet de Serre, en cas de passage des marchandises de camions vers des trains), économiques (positifs au moins par la diminution des risques d'accidents routiers), soient étudiés l'impact social et l'impact médical sur les populations actuelles et futures, et ce sur l'ensemble du parcours de la potentielle future autoroute ferroviaire. Nous demandons d'ores et déjà qu'à proximité de toute habitation, les mesures techniques les plus performantes soient mises en place pour limiter la pollution sonore. Nous demandons également que soient rendues obligatoires les mesures permettant d'éviter l'effet domino en cas de choc entre des wagons contenant des matières dangereuses. Nous demandons que le fluvial pour tout ou partie des trajets soit également étudié. Enfin, nous demandons la mise en oeuvre rapide de l'écotaxe. En effet, rappelons que cette mesure « vise à instaurer un cercle vertueux : dans une logique écologique, c'est un signal prix pour inciter à modifier les comportements en faveur de modes de transport plus durables ; elle permet aussi de faire payer l'usage des routes par l'utilisateur réel, tout en dégagant des recettes pour financer les infrastructures de transport, notamment le rail et le transport fluvial. Comme elle concerne aussi les camions vides, elle sera dissuasive et incitera les transporteurs à rationaliser leurs tournées » (Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie). Ainsi, la mise en place de l'écotaxe devrait permettre une moindre pression sur le fret ferroviaire ainsi qu'un report modal du transport de marchandises,

souhaitable et attendu. En conclusion, les écologistes dont je suis demandent bien la création d'une autoroute ferroviaire et l'engagement de l'État d'une diminution du trafic routier sur les axes qui traversent nos communes, mais nous exigeons que le tracé soit revu et ne passe en aucun cas par la gare de triage de Drancy Le Bourget ni par aucune autre zone urbaine dense. Une autre voie est possible.

Envoyé le: jeudi 22 mai 2014 09:01:39

Nom : TAILLÉ

Prénom : Christian

Département de résidence : 17

Ville de résidence : SAINT JEAN D'ANGELY à 200m de la ligne

Avis :

L'impact sur le secteur de notre habitation (80m) en terme de nuisance sonore et de mise en danger du bâti serait considérable. Dans le rapport d'impact environnemental il est d'ailleurs souligné l'absence d'étude d'impact au niveau des vibrations sur les habitations. L'évaluation des nuisances sonores est minoré à 56db . 60db c'est une conversation normale ! de qui se moque -t-on ? Le projet présenté fait état de l'utilisation d'une locomotive diesel sur le tronçon de Saint Jean d'Angély ce qui élimine l'argument écologique du mode de transport. Le projet présenté est une double peine pour les Angériens : suppression du transport des passagers et émission de nuisances sonores et de danger pour le bâti incontestables. Nous sommes catégoriquement opposés à ce projet qui n'amène que des nuisances dans une zone d'habitat urbain.

Envoyé le: jeudi 22 mai 2014 10:39:39

Nom : BOGARD

Prénom : Dolores

Département de résidence : 33

Ville de résidence : 33560 SAINTE EULALIE

Avis :

Bonjour, POUR L'ENFOUISSEMENT DE LA VOIE FERRÉE Afin de ne pas enclaver notre commune, de préserver la qualité de vie des habitants (protection contre les nuisances sonores et les risques technologiques), de maintenir les accès aux principales voies de communication (pour les automobilistes, cyclistes et piétons) et donc l'ouverture de notre commune sur l'extérieur (commerces, formations, travail, loisirs), je demande l'enfouissement de la voie ferrée sur la portion traversant la commune de Sainte Eulalie.

Envoyé le: jeudi 22 mai 2014 10:59:14

Département de résidence : 41

Ville de résidence : BLOIS

Avis :

je suis riverain de la voie ferrée Paris- Orléans- Tours, il ne me sera pas possible de supporter le passage d'un plus grand nombre de trains qu'il en passe actuellement

Envoyé le: jeudi 22 mai 2014 11:51:22

Nom : Pécout

Prénom : Jacques

Département de résidence : 41

Ville de résidence : Blois

Avis :

Pour la traversée de Blois et, en particulier, au niveau du viaduc des Granges, il est indispensable de prévoir une très bonne insonorisation de la voie qui sera empruntée. Sur ce viaduc, le passage des trains est d'ores et déjà extrêmement bruyant. Que sera-ce quand votre autoroute sera en service ???

Envoyé le: jeudi 22 mai 2014 13:50:51

Département de résidence : 33

Ville de résidence : SAINTE-EULALIE

Avis :

Passage sur la commune de Sainte Eulalie 33560 Je m'inquiète qu'il ne soit pas prévu de murs anti-bruit le long de la voie ferrée qui traverse la commune. Je m'inquiète qu'il ne soit pas pris en compte les vibrations des trains qui se répercuteront sur les fondations des maisons jouxtant la voie ferrée. Je m'inquiète que l'on ait minimisé la fréquentation de la zone d'activité commerciale de Sainte-Eulalie. Cette zone jouxte la voie ferrée. La zone commerciale s'agrandit ; un cinéma est prévu dans les 3 prochaines années. Quelle sécurité apporte RFF pour le passage de la voie ferrée ? Je m'inquiète qu'il soit prévu autant de dépenses s'élevant à plusieurs millions d'euros pour 2 aller-retour par jour. C'est pour toutes ces raisons que je propose l'enfouissement de la voie ferrée le long des 3 passages à niveau qui sont sur la commune de Sainte Eulalie pour la sécurité des riverains, des automobilistes et des trains.

Envoyé le: jeudi 22 mai 2014 14:14:37

Nom : deslandes

Prénom : pierre

Département de résidence : 17

Ville de résidence : saint jean d angély

Avis :

Ce projet est tout simplement délirant. Promouvoir le ferroutage est une chose, le faire correctement en est une autre. Par cette action on ramène directement au milieu de la ville l'ensemble des nuisances sonores et vibrationnelles ainsi que la pollution (le train sera nécessairement diesel vue la configuration de la voie). De plus, cette voie coupe de nombreuses routes très empruntées en ville ce qui a pour conséquence d'augmenter le risque d'accident. Pour finir, la gare de saint jean d'angély ne se prête absolument pas à ce genre de trafic, elle n'en tirera alors aucun bénéfice. Mais avec de la chance, les quais seront trop étroits...

Envoyé le: jeudi 22 mai 2014 18:40:21

Nom : GOIFFON

Prénom : Stéphane

Département de résidence : 41

Ville de résidence : Blois

Avis :

Bonjour, Malgré que je soit persuadé que le ferroutage soit la meilleure solution, je pense également qu'il doit se faire hors des villes et dans le respect de l'environnement des campagnes. Pour mon cas, je vis à Blois (41), dans une maison que j'ai achetée il y a trois ans seulement, qui se trouve à 12m de la voie ferrée ... Actuellement, les trains sont relativement supportables, la nuit étant le moment de fort passage. Lorsque qu'un train lourd, de type transport de camions ou de céréales, comme ceux que pourraient passer encore plus dans ce projet, passent devant notre maison (pratiquement à niveau d'ailleurs), on mesure 75 DB fenêtres fermées ... Imaginez les pièces donnant sur la voie ferrée, ouvertes l'été ... Hors, le trafic est dors et déjà très dense, surtout la nuit (j'ai eu compté plus de 30 trains dans une nuit), un plus de train serait une aberration pour notre simple santé mentale, je peux vous l'assurer. Ce qui serait une aberration également, c'est la répercussion sur la vente de notre maison ... - 20%, -30 % ? ... Combien êtes vous prêt à compenser en dédommagement, faut il encore qu'elle puisse se vendre ! Sans parler de notre joli terrain, qui ne servirait plus à grand chose si on ne peut plus y rester sans devenir fou ou sourd ou les deux ... Il y a très certainement des solutions, voici celles que je propose : 1 - Passage hors ville, dans le respect de

l'environnement, comme on le fait pour les contournement de ville pour les camions, dans un soucis de bien être des habitants et immobilier. 2 - De véritables murs anti-bruits, très haut et également, et c'est important un dispositif anti-vibrations, qui sont au moins la moitié de la gêne occasionnée. 3 -Solution complémentaire à la "2", un dédommagement sous forme d'isolation phonique adéquate (isolation importante des murs et du toit) extérieure et climatisation, car les fenêtres resteraient fermées l'été ... Ceci assurerait peut être un prix de vente correct de notre maison (au moins prix d'achat) ou un confort relatif pour nous . Ayant conscience que beaucoup de grandes villes sont sujettes aux passages des trains intramuros, notez bien tout de même, que les lignes dont vous parlez assurent des vitesses assez élevées et donc, très bruyantes et fortes en vibration. Je suis un écologiste convaincu, mais dans une logique intelligente, prenant en compte l'environnement au sens large, sans exclure les Humains. Je vous remercie aussi d'assurer une très large information, réactive et concrète. Merci de votre attention Stéphane GOIFFON 41, rue de Beauséjour 41000 Blois

Envoyé le: jeudi 22 mai 2014 18:45:19

Nom : GOIFFON

Prénom : Stéphane

Département de résidence : 41

Ville de résidence : Blois

Avis :

Bonjour, Malgré que je soit persuadé que le feroutage soit la meilleure solution, je pense également qu'il doit se faire hors des villes et dans le respect de l'environnement des campagnes. Pour mon cas, je vis à Blois (41), dans une maison que j'ai achetée il y a trois ans seulement, qui se trouve à 12m de la voie ferrée ... Actuellement, les trains sont relativement supportables, la nuit étant le moment de fort passage. Lorsque qu'un train lourd, de type transport de camions ou de céréales, comme ceux que pourraient passer encore plus dans ce projet, passent devant notre maison (pratiquement à niveau d'ailleurs), on mesure 75 DB fenêtres fermées ... Imaginez les pièces donnant sur la voie ferrée, ouvertes l'été ... Hors, le trafic est dors et déjà très dense, surtout la nuit (j'ai eu compté plus de 30 trains dans une nuit), un plus de train serait une aberration pour notre simple santé mentale, je peux vous l'assurer. Ce qui serait une aberration également, c'est la répercussion sur la vente de notre maison ... - 20%, -30 % ? ... Combien êtes vous prêt à compenser en dédommagement, faut il encore qu'elle puisse se vendre ! Sans parler de notre joli terrain, qui ne servirait plus à grand chose si on ne peut plus y rester sans devenir fou ou sourd ou les deux ... Il y a très certainement des solutions, voici celles que je propose : 1 - Passage hors ville, dans le respect de l'environnement, comme on le fait pour les contournement de ville pour les camions, dans un soucis de bien être des habitants et immobilier. 2 - De véritables murs anti-bruits, très haut et également, et c'est important un dispositif anti-vibrations, qui sont au moins la moitié de la gêne occasionnée. 3 -Solution complémentaire à la "2", un dédommagement sous forme d'isolation phonique adéquate (isolation importante des murs et du toit) extérieure et climatisation, car les fenêtres resteraient fermées l'été ... Ceci assurerait peut être un prix de vente correct de notre maison (au moins prix d'achat) ou un confort relatif pour nous . Ayant conscience que beaucoup de grandes villes sont sujettes aux passages des trains intramuros,

notez bien tout de même, que les lignes dont vous parlez assurent des vitesses assez élevées et donc, très bruyantes et fortes en vibration. Je suis un écologiste convaincu, mais dans une logique intelligente, prenant en compte l'environnement au sens large, sans exclure les Humains. Je vous remercie aussi d'assurer une très large information, réactive et concrète. Merci de votre attention Stéphane GOIFFON 41, rue de Beauséjour 41000 Blois

Envoyé le: jeudi 22 mai 2014 22:47:08

Nom : GOIFFON

Prénom : Stéphane

Département de résidence : 41

Ville de résidence : BLOIS

Avis :

Bonjour, Malgré que je sois persuadé que le ferroutage soit la meilleure solution, je pense également qu'il doit se faire hors des villes et dans le respect de l'environnement des campagnes. Pour mon cas, je vis à Blois (41), dans une maison que j'ai achetée il y a trois ans seulement, qui se trouve à 12m de la voie ferrée ... Actuellement, les trains sont relativement supportables, la nuit étant le moment de fort passage. Lorsque qu'un train lourd, de type transport de camions ou de céréales, comme ceux que pourraient passer encore plus dans ce projet, passent devant notre maison (presque à niveau d'ailleurs), on mesure 75 DB fenêtres fermées ... Imaginez les pièces donnant sur la voie ferrée, ouvertes l'été ... Hors, le trafic est d'ores et déjà très dense, surtout la nuit (j'ai eu compté plus de 30 trains dans une nuit), un plus de train serait une aberration pour notre simple santé mentale, je peux vous l'assurer. Ce qui serait une aberration également, c'est la répercussion sur la vente de notre maison ... - 20%, -30 % ? ... Combien êtes vous prêt à compenser en dédommagement, faut il encore qu'elle puisse se vendre ! Sans parler de notre joli terrain, qui ne servirait plus à grand chose si on ne peut plus y rester sans devenir fou ou sourd ou les deux ... Il y a très certainement des solutions, voici celles que je propose : 1 - Passage hors ville, dans le respect de l'environnement, comme on le fait pour le contournement de ville pour les camions, dans un souci de bien être des habitants et immobilier. 2 - De véritables murs anti-bruits, très haut et également, et c'est important un dispositif anti-vibrations, qui sont au moins la moitié de la gêne occasionnée. 3 -Solution complémentaire à la "2", un dédommagement sous forme d'isolation phonique adéquate (isolation importante des murs et du toit) extérieure et climatisation, car les fenêtres resteraient fermées l'été ... Ceci assurerait peut être un prix de vente correct de notre maison (au moins prix d'achat) ou un confort relatif pour nous . Ayant conscience que beaucoup de grandes villes sont sujettes aux passages des trains intramuros, notez bien tout de même, que les lignes dont vous parlez assurent des vitesses assez élevées et donc, très bruyantes et fortes en vibration. Je suis un écologiste convaincu, mais dans une logique intelligente, prenant en compte l'environnement au sens large, sans exclure les Humains. Je vous remercie aussi d'assurer une très large information, réactive et concrète. Merci de votre attention Stéphane GOIFFON 41, rue de Beauséjour 41000 Blois

Envoyé le: vendredi 23 mai 2014 09:17:24

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Je suis un habitant de Tarnos, opposé à ce projet. Une gare de triage entourée par une noria de camions en plein cœur d'une petite ville: Est-ce le lieu le plus approprié pour implanter le terminal? Va t-on rajouter un peu plus d'espace de friche industrielle dès que cette réalisation ne sera plus rentable. Certes à Tarnos , nous y sommes accoutumés. Ne pourrait-on pas envisager un autre développement écologique et économique pour une ville qui a la chance de posséder 5 kilomètres de plage, une belle forêt, un climat agréable et située dans un coin de France très apprécié?

Envoyé le: vendredi 23 mai 2014 14:28:05

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Tarnos

Avis :

Bonjour, Je souhaite apporter un avis défavorable à la création du terminal d'autoroute ferroviaire à Tarnos. En effet, le trajet entre la sortie d'autoroute et le terminal n'est pas négligeable et présente plusieurs difficultés : 1- péage sous dimensionné 2- passage sur un rond point qui donnera en 2015 sur un gros centre commercial 3- bifurcation vers Ondres sujet à bouchons aux horaires de pointes de plus tout ce passage s'effectuera dans une zone d'habitation et zone naturelle enfin la plateforme elle même est très proche de lieux d'habitation qui subissent déjà la proximité d'une zone industrielle. Merci.

Envoyé le: vendredi 23 mai 2014 16:25:39

Département de résidence : 91

Ville de résidence : saint michel sur Orge

Avis :

Bonjour, Je vous prépare un rapport avec mon association d'environnement au sujet de cette étude ferroviaire. On attend à st Michel sur Orge (91), un nouveau pont au sud de la ville pour la route des entreprises (LCE) pour le Val Vert, mais aussi les ponts sur notre ville sont anciens et fissurés et on attend un nouveau pont en face la rue Edouard Branly pour l'aménagement de la gare routière. C'est également le cas avec le pont de la fouille à ste Geneviève des bois, prévu depuis très longtemps ces investissements de pont se font pas et de tripler voir plus les trains de fret n'est pas rassurant surtout après l'accident de Brétigny dans notre commune voisine l'été dernier. On demandera aussi l'aménagement d'une salle de 1200m² proche de la

mairie de st michel afin d'avoir en cas de grosse catastrophe un lieu d'hébergement pour les habitants car actuellement pas de lieu et de logements d'urgence en cas de catastrophe. Nous demanderons aussi, une plateforme au Sud de Brétigny car va être aménager l'ancienne BA217 et le projet Val Vert sur une centaine d'hectares proche du CD19, et qui est prévu en zone économique. Plateforme prévu depuis plus de 20 ans. C'est donc étonnant de faire une autoroute ferrovière sans rien pour la Région Parisienne qui sera traversé. Cordialement.
ADNET Philippe

Envoyé le: vendredi 23 mai 2014 17:39:24

Département de résidence : 64

Ville de résidence : 64122

Avis :

Je suis contre la réalisation de cette autoroute ferrovière. En effet, il me semble plus judicieux de mettre uniquement des containers et non les camions entiers sur les wagons. Ce type de transport coute plus cher... Il y a une importante perte de place Il va falloir faire des travaux sur tous les tunnels, ce qui va engendrer des couts supplémentaires....Pour quel bénéfice finalement ? De plus, Mr Essig est tour à tour « consultant » ou « expert » pour le compte de RFF. I Ce travail lui permet d'intégrer le Ministère de l'Ecologie, aux côtés de Jean-Louis Borloo où il est chargé de juin 2008 à juin 2009 d'une « mission de réflexion du fret ferrovière ». Avec Philippe Idrac et le directeur du service des Transports, Philippe Essig conclut que la solution la plus adaptée pour l'Etat est l'autoroute ferrovière. On découvre alors que Philippe Essig est également, depuis 2003, le conseiller de la société Modalhor... qui détient le brevet de fabrication des wagons spécifiques de ces autoroutes ferroviaires ! Ainsi l'expert a été à la fois juge et partie ! N'y a-t-il pas conflit d'intérêt ?? Cordialement. M IBARBURU.

Envoyé le: vendredi 23 mai 2014 17:49:48

Nom : RAOUL

Prénom : NICOLAS

Département de résidence : 64

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Bonjour, Je ne suis pas d'accord pour l'autoroute ferrovière pour une question écologique(pollution des camions en attente ,destruction d'une partie des forets), pour un problème de circulation (perdre du temps pour aller à mon travail sur Bayonne ne m'intéresse pas). Je pense que c'est une histoire de gros sous, mais je préfère que l'on modernise le parc de la nature pour les enfants pour ne plus voir des crottes de chiens ou des canettes de bière. J'aime ma ville de TARNOS respectons la nature. CORDIALEMENT Nicolas RAOUL

Envoyé le: vendredi 23 mai 2014 18:15:06

Nom : Pillaud

Prénom : Charles

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Sainte Eulalie

Avis :

Bonjour, Habitant au sud-ouest de la voie ferrée environ 400 mètres et de l'autoroute A10, parfois nous sommes gênés par le bruit et notamment en période estivale. Avec des trains d'une longueur de 700 à 1000 mètres, le temps de passage va s'allonger et la gêne de plus en plus insupportable. Si ce mode de transport tant à ce développer (ce qui serait souhaitable), il ne fera pas bon vivre à Sainte Eulalie si rien n'ai fait sur le plan du bruit et accès pratique Sainte Eulalie /Bordeaux et vis et versa . Le mieux serait d'enterrer les voies, ce qui résoudrait le bruit et les différentes entrées sur la commune par apport à des murs anti bruit. Salutations

Envoyé le: vendredi 23 mai 2014 19:40:12

Département de résidence : 79

Ville de résidence : FORS (79230)

Avis :

Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, Préfecture du Pas-de-Calais (DAGE-BPUP) Président de la commission d'enquête autoroute ferroviaire Atlantique rue Ferdinand Buisson 62020 ARRAS CEDEX 9 Le 23 Mai 2014, Objet : Projet Autoroute Ferroviaire Atlantique Monsieur, C'est avec une grande stupeur et une très grande inquiétude que je viens de prendre connaissance du futur projet RFF : Autoroute Ferroviaire Atlantique concernant la Ligne Niort-Saintes. Je vous fais part de mon fort mécontentement face à ce projet qui va causer des impacts irréversibles pour tous les riverains de cette ligne ferroviaire : sur les habitations, sur la vie quotidienne, sur la vie dans le village et son environnement. La commune de FORS va alors être scindée en deux, divisant la population de chaque côté de la voie ferrée. Il n'y aura plus d'homogénéité du territoire communale. Cela va entraîner le départ des habitants et FORS deviendra ville morte. FORS sera t-il un village « fantôme » ? Ma propriété se situe au 22, rue de la Poste, soit le terrain à 15 mètres du chemin de fer. Et ma maison à 50 mètres. Face à la mise en place de ce projet, j'attire votre attention sur beaucoup d'inquiétudes et de questions : Pour la nuisance sonore et les vibrations, que proposez-vous ? Quelles isolations phoniques (double et triple vitrage), murs acoustiques ? Quelles protections de l'environnement (protection des « près communaux ») ? Qui va assurer la charge financière de ces travaux ? Quel impact sur l'estimation de ma propriété ? Ma maison va perdre de sa valeur. Que vaudra-t-elle ? Quelle indemnisation puis-je prétendre et sous quel délai ? Puisse-je espérer une baisse de mes impôts locaux ? De plus, Combien de passages de Fret par

jours ? Quel type de Fret ? Que vont transporter ces plates-formes roulantes ? Des produits dangereux : produits chimiques, explosifs, déchets nucléaires... ? A quelle vitesse-vont-elles traverser notre village ? Enfin des rumeurs me font craindre le pire : la construction d'une seconde voie électrifiée le long de celle existante dans les deux ou quatre ans à venir ? Quant est-il de ce projet ? Vous voudrez bien prendre en compte mes inquiétudes vis-à-vis de ce projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, auquel, vous aurez compris, je n'adhère absolument pas. Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, mes salutations distinguées.

Envoyé le: vendredi 23 mai 2014 19:47:57

Département de résidence : 79

Ville de résidence : FORS (79230)

Avis :

Le 23 Mai 2014, Objet : Projet Autoroute Ferroviaire Atlantique Monsieur, C'est avec une grande stupeur et une très grande inquiétude que je viens de prendre connaissance du futur projet RFF : Autoroute Ferroviaire Atlantique concernant la Ligne Niort-Saintes. Je vous fais part de mon fort mécontentement face à ce projet qui va causer des impacts irréversibles pour tous les riverains de cette ligne ferroviaire : sur les habitations, sur la vie quotidienne, sur la vie dans le village et son environnement. La commune de FORS va alors être scindée en deux, divisant la population de chaque côté de la voie ferrée. Il n'y aura plus d'homogénéité du territoire communale. Cela va entraîner le départ des habitants et FORS deviendra ville morte. FORS sera t-il un village « fantôme » ? Ma propriété se situe au 22, rue de la Poste, soit le terrain à 15 mètres du chemin de fer. Et ma maison à 50 mètres. Face à la mise en place de ce projet, j'attire votre attention sur beaucoup d'inquiétudes et de questions : Pour la nuisance sonore et les vibrations, que proposez-vous ? Quelles isolations phoniques (double et triple vitrage), murs acoustiques ? Quelles protections de l'environnement (protection des « près communaux ») ? Qui va assurer la charge financière de ces travaux ? Quel impact sur l'estimation de ma propriété ? Ma maison va perdre de sa valeur. Que vaudra-t-elle ? Quelle indemnisation puis-je prétendre et sous quel délai ? Puisse-je espérer une baisse de mes impôts locaux ? De plus, Combien de passages de Fret par jours ? Quel type de Fret ? Que vont transporter ces plates-formes roulantes ? Des produits dangereux : produits chimiques, explosifs, déchets nucléaires... ? A quelle vitesse-vont-elles traverser notre village ? Enfin des rumeurs me font craindre le pire : la construction d'une seconde voie électrifiée le long de celle existante dans les deux ou quatre ans à venir ? Quant est-il de ce projet ? Vous voudrez bien prendre en compte mes inquiétudes vis-à-vis de ce projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, auquel, vous aurez compris, je n'adhère absolument pas. Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, mes salutations distinguées.

Envoyé le: samedi 24 mai 2014 11:55:00

Nom : Hasard

Prénom : François

Département de résidence : 60

Ville de résidence : Béthisy st Martin

Avis :

Mesdames Messieurs Je suis favorable à votre projet d'envergure écologique. Ceci dit, ces longs convois vont générer de fortes nuisances en tous genres avec perte de confort et moins values immobilières Envisagez vous des travaux ou aides visant à diminuer ces nuisances ?
Merci de faire comme si ces trains allaient passer devant chez vous Bien à vous

Envoyé le: samedi 24 mai 2014 15:34:06

Nom : goy

Prénom : raymond

Département de résidence : 33

Ville de résidence : sainte eulalie

Avis :

J'habite la commune de Sainte Eulalie à environ 300m de la voie ferrée. Encore une fois on fait fi de l'intérêt du citoyen aux profits d'intérêts privés. Ce projet aux projections de trafic particulièrement floues ne semble pas présenter toutes les garanties de rentabilité. Par ailleurs, il va de soit qu'un tel projet réalisé au coeur de Sainte Eulalie ne pourra être mené sans l'impératif enfouissement (tranchée couverte) de la voie. La commune nous débarrasse aujourd'hui des bâtiments des Ruaults, véritable "verru" sociale et visuelle, érigés en bordure de la voie ferrée. N'en rajoutons pas!! Pour les raisons précitées, je suis contre ce projet.

Envoyé le: samedi 24 mai 2014 16:22:34

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Bonjour, Alors conseillère municipale de l'opposition en novembre 2013, j'ai voté CONTRE ce projet qui va dégrader la qualité de vie des citoyens. Porteur de nombreuses nuisances, il va impacter les projets de développement touristique et dévaluer la valeur des biens immobiliers. Sa contrepartie en "création d'emplois" est dérisoire par rapport à tout cela. Et même si subvention !l y a, elle n'ôtera pas notre fléchage "industriel" alors que nous avons un potentiel littoral, local conséquent. Il y a d'autres sites comportant moins (Mouguerre) ou pas d'habitations (Laluque) et pourquoi pas carrément l'Espagne qui peuvent répondre à la destination de ce terminal que le gouvernement, (avec l'Europe ?), nous impose. Cela a été fait en catimini. Sans compter que l'autoroute ferroviaire n'a pas atteint son optimisation. Quant au préalable à l'enquête publique, lors des réunions en préfecture, le représentant de l'Etat ou son suppléant ont joué l'Arlésienne. A la veille des élections européennes, il y a matière à méditer

sur la prise en compte des citoyens et autres bons sentiments pour le bien- être en général. Pour toutes ces raisons, je me range aux côtés des opposants de toutes sensibilités à ce projet qui doit aboutir ailleurs.

Envoyé le: samedi 24 mai 2014 16:40:47

Nom : leroyer

Prénom : jean louis

Département de résidence : 41

Ville de résidence : blois

Avis :

il serai plus judicieux de faire passer cet autoroute sur la ligne TGV qui est plus moderne (ponts,villes,voies,etc....) SI le l'autoroute emprunt la voie non TGV,il faut prévoir sur des protections contre le bruit comme celà avait été prévu il y quelques années. Ou est passé le budget qui avait été alloué?

Envoyé le: samedi 24 mai 2014 17:19:16

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Je poursuis car je viens de découvrir les observations précédentes. J'en profite donc pour dire aussi que je n'approuve pas la LGV. J'ai vu les travaux pharaoniques au-dessus de Bordeaux. Nous sommes un petit pays frontalier avec 6 pays (sauf erreur) : nous constituons une façade sur l'Atlantique et une zone de transit. Nous avons une qualité de vie appréciable et encore appréciée : configuration géographique, paysages, climat, ressources multiples. Pourquoi bétonner nos espaces au nom de la vitesse, si nos hommes d'affaires veulent voyager plus vite, qu'ils prennent l'avion ... Pourquoi ne pas combiner tous les avantages que nous avons avec un progrès "utile" au service de l'authenticité que nos locaux (tous secteurs confondus) entretiennent et revendiquent à juste titre. Chaque région a sa richesse. C'est notre histoire et ce que nous transmettrons au générations futures. LGV = infrastructures gigantesques, coûteuses, paysages saccagés, patrimoines familiaux amputés, annexés, disparitions de commerces dans les petites villes et villages, chômage accru. LORRY RAIL = parcours unique sans étape, du transport de remorques peut-être même pas à hauteur de ses possibilités ... A terme, on sera quoi, un pays tertiaire ? Toutes ces réalisations grignotent nos champs, nos élevages... nos compétences. Ce sont nos voisins qui vont élever l'agneau de pré-salé ou du Pays Basque (qu'on trouve peut dans les restaurants locaux, il est exporté de la région à prix fort..) Comment se fait-il qu'on ne puisse pas profiter des produits locaux avant les autres...? A première vue, je semble hors sujet mais de plus près, j'y suis en plein coeur : et si la France résistait au progrès à outrance, à la course aux réalisations (on va avoir aussi une

tour d'1,5 Km de haut ?), aux directives et devenait le village d'Astérix et Obélix du monde comme une espèce protégée dans une réserve ? Financièrement, alors que nous sommes en crise, rééquilibrions et utilisons les budgets pour l'entretien/la maintenance, le renouvellement de nos infrastructures, la construction de ce qui est nécessaire plutôt que d'engager des sommes folles pour des innovations pas conformes (trains trop larges..., LGV aussi inutile que l'aéroport de Bretagne, Lorry-rail qui vise la suppression des wagons isolés utiles à notre entrepreneurs... Après tout d'autres ont eu des rêves, je formule celui-là et espère le faire partager à d'autres Femmes et Hommes. Merci de votre écoute.

Envoyé le: samedi 24 mai 2014 19:34:29

Nom : PARIENTY

Prénom : PHILIPPE

Département de résidence : 33

Ville de résidence : SAINTE-EULALIE

Avis :

Les habitants de sainte-eulalie se sont majoritairement toujours prononcés pour l'enfouissement de la voie ferrée sur le territoire de sa commune et moi également. Il serait anti-démocratique de ne pas tenir compte de l'avis majoritaire des habitants d'une commune soucieux de la qualité de leur environnement, de leur qualité de vie ainsi que celle de leurs enfants. Nous refusons catégoriquement que cette nouvelle voie ferrée et son trafic intense vienne ajouter une nuisance supplémentaire à notre choix de vie alors que nous subissons déjà les désagréments de l'autoroute routier. Merci de respecter notre choix de l'enfouissement. salutations Philippe Parienty

Envoyé le: samedi 24 mai 2014 22:12:19

Nom : Denys

Prénom : Emma

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Tarnos

Avis :

Je ne souhaite pas que le terminal s'implante dans la ville de Tarnos, en effet je trouve ce projet dégradant pour nos conditions de vie, notre économie et l'écologie locale. Nous vivons dans un site préservé, zone de littoral, pourquoi le sacrifier? Aussi ma fille de 4 ans a un asthme sévère, nous venons de faire construire notre maison à côté de l'accès de l'A63, qui va indemniser l'aggravation de son état de santé lié à l'augmentation des particules de CO2, quel avenir pour nous dans ces conditions de vie? Sans parler des difficultés et du danger à sortir

de chez nous sur un réseau envahi par des poids lourds! J espère que vous serez attentifs à notre opinion. Bien cordialement, Emma denys

Envoyé le: samedi 24 mai 2014 22:16:39

Nom : Roy

Prénom : Wilfried

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Tarnos

Avis :

Je ne veux pas de ce projet dans ma ville, le lieu est inadapté et il n y a aucun intérêt pour l économie locale. Je n y vois que des inconvénients: économie, écologie, pollution, nuisance aux projets locaux! Quelle catastrophe !

Envoyé le: dimanche 25 mai 2014 08:50:02

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Biarritz

Avis :

Je suis exploitante agricole proche d'une zone naturelle protégée à Tarnos. Dans le cadre du ce projet, des centaines de camions passeront sur une route entre d'un côté une zone résidentielle et de l'autre une zone agricole et naturelle (forêt + zone humide). Cette dernière permet à beaucoup d'utilisateurs de pratiquer leurs loisirs dans un espace forestier préservé proche de la ville. Localement, ce projet n'a aucun intérêt en terme de développement durable: - volet environnemental: nuisances sonores, pollutions dues à la circulation et aux aménagements nécessaires... -volet social : embouteillages pour les riverains, cloisonnement des espaces urbains/ruraux... - volet économique: le projet entre directement en concurrence avec le fret de Mouguerre à 10 minutes et Hendaye 30 minutes déséquilibre économique local.

Envoyé le: dimanche 25 mai 2014 08:59:56

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Tarnos

Avis :

Ce projet est incohérent avec l'aménagement de la ville. Les camions passeront sur une route à proximité de quartiers résidentiels. La rd 85 est bordée d'une piste cyclable fréquentée par les

familles. Outre les nuisances environnementales, les riverains et usagers de la route et de la piste cyclable seront en insécurité totale!!!

Envoyé le: dimanche 25 mai 2014 11:50:20

Nom : Dumartin

Prénom : Max

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Sainte Eulalie

Avis :

Après lecture de l'enquête publique, nous constatons que : - aucune étude sur les nuisances sonores subies par les riverains Eulaliens n'a été faite. Or une directive européenne impose un plan de lutte contre le bruit. - un enfouissement des voies ferrées est indispensable étant donné la proximité des habitations de Sainte Eulalie. -l' enclavement de la commune par la suppression d'un passage à niveau induira des difficultés d'accès à la zone commerciale de la commune. - le bilan carbone ne prend pas en compte les modifications d'itinéraires dues au détournement des voitures. -la réalisation du passage inférieur des Places entrainera une indisponibilité de ce passage lors des orages, fréquents dans la région. - seule une petite partie du projet est présentée. Que nous cache t'on ? Il est urgent de repenser le projet de traversée de la ville de Sainte Eulalie par cette "autoroute ferroviaire Atlantique"...

Envoyé le: dimanche 25 mai 2014 12:51:06

Nom : Cottille

Prénom : Georges

Département de résidence : 77

Ville de résidence : ROUVRES

Avis :

J'habite le village de ROUVRES (8, rue de Maulny) en Seine et Marne (77) et qui se trouve en bordure de la ligne de chemin de fer PARIS/SOISSON. 1)L'accès ouverte le long de cette voie n'est pas sécurisé et est ouverte aux enfants. 2)La fréquentation de plus en plus importante de transports de Fret, apporte des vibrations et nuisances sonores. Concernant l'autoroute ferroviaire : 1)Qu'elle sera la longueur des convoies ? 2) Qu'elle sera la fréquence de passage ? 3)Y aura-t-il des convoies le Week end ? N'étant pas contre ce projet, prévoyez vous : 1)Sécuriser, pour interdire l'accès ces voies. 2)Réduire les vibrations et nuisances acoustiques par un mur antibruit ou la création d'un merlon de terre paysagé. Georges COTTILLE

Envoyé le: dimanche 25 mai 2014 12:59:00

Nom : Cottille

Prénom : Georges

Département de résidence : 77

Ville de résidence : ROUVRES

Avis :

J'habite le village de ROUVRES (8, rue de Maulny) en Seine et Marne (77) et qui se trouve en bordure de la ligne de chemin de fer PARIS/SOISSON. 1)L'accès ouverte le long de cette voie n'est pas sécurisé et est ouverte aux enfants. 2)La fréquentation de plus en plus importante de transports de Fret, apporte des vibrations et nuisances sonores. Concernant l'autoroute ferroviaire : 1)Qu'elle sera la longueur des convoies ? 2) Qu'elle sera la fréquence de passage ? 3)Y aura-t-il des convoies le Week end ? N'étant pas contre ce projet, prévoyez vous : 1)Sécuriser, pour interdire l'accès ces voies. 2)Réduire les vibrations et nuisances acoustiques par un mur antibruit ou la création d'un merlon de terre paysagé. Georges COTTILLE

Envoyé le: dimanche 25 mai 2014 13:01:24

Nom : Cottille

Prénom : Georges

Département de résidence : 77

Ville de résidence : ROUVRES

Avis :

J'habite le village de ROUVRES (8, rue de Maulny) en Seine et Marne (77) et qui se trouve en bordure de la ligne de chemin de fer PARIS/SOISSON. 1)L'accès ouverte le long de cette voie n'est pas sécurisé et est ouverte aux enfants. 2)La fréquentation de plus en plus importante de transports de Fret, apporte des vibrations et nuisances sonores. Concernant l'autoroute ferroviaire : 1)Qu'elle sera la longueur des convoies ? 2) Qu'elle sera la fréquence de passage ? 3)Y aura-t-il des convoies le Week end ? N'étant pas contre ce projet, prévoyez vous : 1)Sécuriser, pour interdire l'accès ces voies. 2)Réduire les vibrations et nuisances acoustiques par un mur antibruit ou la création d'un merlon de terre paysagé. Georges COTTILLE

Envoyé le: dimanche 25 mai 2014 19:44:59

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Fors

Avis :

A Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, Préfecture du Pas-de-Calais (DAGE-BPUP) Président de la commission d'enquête autoroute ferroviaire Atlantique rue Ferdinand Buisson 62020 ARRAS CEDEX 9
Objet : Projet Autoroute Ferroviaire Atlantique Monsieur, C'est avec une grande stupeur et une très grande inquiétude que je viens de prendre connaissance du futur projet RFF : Autoroute Ferroviaire Atlantique concernant la Ligne Niort-Saintes. Ma propriété, attenante à la ligne ferroviaire, se situe au 32, rue de la Douve à Fors (Deux-Sèvres). Ma maison, construite en 1978 et par moi-même, est à 10 m du chemin de fer. Cela fait plus de 35 ans que je m'investis cœur et âme (physiquement et financièrement) dans l'entretien de ce bien patrimonial afin de le transmettre, le léguer à mes enfants et petits-enfants. Mais aujourd'hui, vos projets contrecarrent mes plans futurs et vont engendrer la totale dévalorisation de mon lègue. Je vous fais part de mon fort mécontentement face à ce projet qui va causer des impacts irréversibles pour tous les riverains de cette ligne ferroviaire : sur les habitations, sur la vie quotidienne dans le village et son environnement. La commune de Fors va ainsi être scindée. Son territoire communal, sa population et son homogénéité vont être divisés en deux. Cela va entraîner le départ de nombreux habitants, et en faire un village mort. La commune de Fors va-t-elle devenir un village « fantôme » ?
Devant la mise en place de ce projet, je souhaitais attirer votre attention sur beaucoup d'inquiétudes et de questions qui m'interpellent :
• Que proposez-vous concernant la nuisance sonore et les vibrations, ? Quelles types d'isolations phoniques (triple vitrage phonique) ? Avez-vous envisagez la mise en place de murs acoustiques ? Quelles protections de l'environnement (protection de la petite source des « près communaux ») ? Qui va assurer la charge financière de ces travaux ?
• Quel impact sur la valeur de ma propriété ? Que vaudra-t-elle ? Quelle indemnisation puis-je prétendre et sous quels délais ? Puis-je espérer une baisse des impôt locaux ?
• Que vont transporter les wagons de Fret ? Des produits dangereux : produits chimiques, explosifs, déchets nucléaires... ? Et enfin des rumeurs me font craindre le pire qu'à l'élargissement de la voie par la construction d'une seconde ligne électrifiée le long de celle déjà existante, dans les deux ou quatre ans à venir ? Qu'en est-il de ce projet ? Je vous demande de bien prendre en compte toutes mes inquiétudes vis-à-vis de ce projet d'autoroute ferroviaire Atlantique auxquels vous avez bien compris que je n'adhère absolument pas ! Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, mes salutations distinguées.

Envoyé le: dimanche 25 mai 2014 19:47:12

Nom : Masseteau-Brun

Prénom : Monique

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Fors

Avis :

A Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, Préfecture du Pas-de-Calais (DAGE-BPUP) Président de la commission d'enquête autoroute ferroviaire Atlantique rue Ferdinand Buisson 62020 ARRAS CEDEX 9
Objet : Projet Autoroute Ferroviaire Atlantique Monsieur, C'est avec une grande stupeur et une très grande inquiétude que je viens de prendre connaissance du futur projet RFF : Autoroute Ferroviaire Atlantique concernant la Ligne Niort-Saintes. Ma propriété se situe au 22, rue de la Poste à Fors (Deux-Sèvres). Ma maison, une ancienne longère, que je tiens de mes parents (construite en 1900), est à 80 m du chemin de fer. Ma famille et moi-même avons énormément investi dans l'entretien de ce bien patrimonial afin de le transmettre, le léguer à mes enfants et petits-enfants. Mais aujourd'hui, vos projets nuisent à mes futurs plans et vont engendrer la totale dévalorisation de mon bien. Je vous fais part de mon fort mécontentement face à ce projet qui va causer des impacts irréversibles pour tous les riverains de cette ligne ferroviaire : sur les habitations, sur la vie quotidienne dans le village et son environnement. La commune de Fors va ainsi être scindée. Son territoire communal, sa population et son homogénéité vont être divisés en deux. Cela va entraîner le départ de nombreux habitants, et en faire un village mort. La commune de Fors va-t-elle devenir un village « fantôme » ?
Devant la mise en place de ce projet, je souhaitais attirer votre attention sur beaucoup d'inquiétudes et de questions qui m'interpellent :
• Que proposez-vous concernant la nuisance sonore et les vibrations,? Quelles types d'isolations phoniques (triple vitrage phonique) ? Avez-vous envisagez la mise en place de murs acoustiques ? Quelles protections de l'environnement (protection de la petite source des « près communaux ») ? Qui va assurer la charge financière de ces travaux ?
• Quel impact sur la valeur de ma propriété ? Que vaudra-t-elle ? Quelle indemnisation puis-je prétendre et sous quels délais ? Puis-je espérer une baisse des impôt locaux?
• Que vont transporter les wagons de Fret ? Des produits dangereux : produits chimiques, explosifs, déchets nucléaires... ? Et enfin des rumeurs me font craindre le pire qu'à l'élargissement de la voie par la construction d'une seconde ligne électrifiée le long de celle déjà existante, dans les deux ou quatre ans à venir ? Qu'en est-il de ce projet ?
Je vous demande de bien prendre en compte toutes mes inquiétudes vis-à-vis de ce projet d'autoroute ferroviaire Atlantique auxquels vous avez bien compris que je n'adhère absolument pas ! Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, mes salutations distinguées.

Envoyé le: dimanche 25 mai 2014 20:01:06

Nom : bailly

Prénom : gilberte

Département de résidence : 62

Ville de résidence : st nicolas les arras

Avis :

Je veux juste signaler à Messieurs les maires des communes voisines de Roeux, que je comprends que suite à l'accident de mon fils le 07/10/2008, aucun soutien de leur part ne m'est parvenu....!!! je comprends que ce projet d'autoroute ferroviaire était trop tentant, à ce

moment là, et qu'ils n'ont pas voulu s'immiscer dans le procès que j'ai tenté EN VAIN !!!
Merci pour leur franchise

Envoyé le: lundi 26 mai 2014 00:31:06

Nom : cavadore

Prénom : francine

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

Bien que favorable au ferroutage, je considère que le choix de Tarnos est une ENORME ABSURDITE ! - Augmenter ENCORE le trafic sur la RD85 semble inimaginable : cette route est une voie URBAINE, bordée d'habitations où circulent des cyclistes, des enfants, desservant des établissements scolaires, des équipements sportifs, des commerces très fréquentés, des entreprises... Cela met en DANGER les citoyens Tarnosiens qui l'empruntent ou la traversent quotidiennement. - C'est également la "route de la plage" très fréquentée, encore plus en été par un très grand nombre de personnes qui y accèdent facilement par l'autoroute. - A certaines heures de la journée elle est déjà presque saturée (sorties d'usines locales dans un sens, mais également retour des habitants qui travaillent à l'extérieur et qui rentrent par l'autoroute) et il faut parfois attendre presque 5 mn avant de pouvoir traverser ! - Le BRUIT des nombreux camions qui empruntent DEJA cette voie est DEJA extrêmement présent, la POLLUTION visible sur les murs des habitations riveraines. - la traversée par la RD85 d'une zone de forêt et de marécages avait déjà soulevé de fortes protestations lors de sa construction (et l'on ne parlait pas alors d'un trafic tel que celui impliqué par ce projet !) en raison de son impact certain sur un écosystème fragile. Qu'un tel projet puisse avoir vu le jour sur ce site à densité urbaine, qui ne peut pas absorber de surplus de trafic, dépasse l'entendement, alors que d'autres solutions existent sur des lieux plus appropriés hors zones d'habitation. IL DOIT ÊTRE ABANDONNE. Son aboutissement impliquerait un déni de démocratie et autoriserait les citoyens à rechercher au profit de quels intérêts privés leur sécurité et le bien public ont été bafoués.

Envoyé le: lundi 26 mai 2014 09:49:03

Département de résidence : 79

Ville de résidence : fors

Avis :

C'est avec une grande stupeur et une très grande inquiétude que je viens de voir le futur projet RFF : Autoroute Ferroviaire Atlantique concernant la Ligne Niort-Saintes. Je vous fais part de mon fort mécontentement face à ce projet qui va causer des impacts irréversibles pour tous les riverains de cette ligne ferroviaire : sur les habitations, sur la vie quotidienne, sur la vie dans

le village et son environnement. Fors va alors être divisé en deux, et va être déserté. Fors va-t-il devenir un village « fantôme » ? Ma propriété se situe au 38 rue de la douve est à 13 m du chemin de fer. Devant la mise en place de ce projet, j'attire votre attention sur beaucoup d'inquiétudes et de questions qui m'interpellent : • Pour les nuisances sonores, sachant que ma maison n'a pas de double vitrage, que proposez-vous ? • Pour les vibrations puisque ma maison est sur un vide sanitaire, ce qui accentue les vibrations, que proposez-vous ? Que se passera-t-il si ma maison se fissure et dans le pire des cas s'écroule ? Et les tuiles sur mon toit, ne vont-elles pas glisser, car elles ne sont pas attachées ? • Quel impact sur l'estimation de ma propriété ? Que vaudra-t-elle ? Quelle indemnisation puis-je espérer ? Ma maison va perdre de sa valeur. Peut-on espérer une baisse de notre taxe d'habitation ? De plus, • Combien de passages de Fret par jours ? Quel type de Fret ? Que vont-ils transporter ? Des produits dangereux : produits chimiques, explosifs, déchets nucléaires... ? • A quelle vitesse vont-ils traverser notre village ? Et enfin des rumeurs nous font peur qu'à la construction d'une seconde voie électrifiées le long de celle déjà existante, dans les deux ou quatre ans à venir ? Je vous prie de prendre en compte mes inquiétudes vis-à-vis de ce projet-d'autoroute-ferroviaire-Atlantique. Je vous prie d'agréer Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, mes salutations distinguées.

Envoyé le: lundi 26 mai 2014 10:04:58

Mairie de Silly Le Long

Mairie

Département de résidence : 60

Ville de résidence : Silly Le Long

Avis :

La commune de Silly le long pense que la circulation automobile au niveau des passages à niveau de Le Plessis Belleville et Lagny le sec va être encore plus compliquée qu'actuellement, du fait de l'augmentation de la circulation ferroviaire et de la longueur des trains. Dans le cadre du projet d'autoroute ferroviaire atlantique, nous demandons donc que l'accès et la sortie de la nationale 2, depuis la route D548, soit réaliser direction Paris et Soisson (échangeur complet) afin de désengorger le Plessis Belleville et Lagny le Sec, et diminuer la circulation au niveau de ces 2 passages à niveau dangereux.

Envoyé le: lundi 26 mai 2014 10:23:46

Département de résidence : 60

Ville de résidence : Silly le long

Avis :

Je suis contre le projet en l'état actuel, car la circulation automobile est très difficile sur les communes du Plessis Belleville et de Lagny le sec, et l'augmentation du trafic ferroviaire avec

des trains de plus de 1 Km de long va accentuer les difficultés aux passages à niveau. Pour que votre projet soit acceptable, il faudrait que l'échangeur N2/D548 sur la commune de Silly le long soit ouvert à la circulation automobile et pas seulement aux convois exceptionnels, pour éviter les files d'attentes à rallonge et les accidents aux passages à niveau.

Envoyé le: lundi 26 mai 2014 14:16:49

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Fors

Avis :

A Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, Préfecture du Pas-de-Calais (DAGE-BPUP) Président de la commission d'enquête autoroute ferroviaire Atlantique rue Ferdinand Buisson 62020 ARRAS CEDEX 9
Objet : Projet Autoroute Ferroviaire Atlantique Monsieur, Par la présente, nous vous faisons part de notre fort mécontentement et de notre désaccord face au projet RFF : Autoroute Ferroviaire Atlantique concernant la Ligne Niort-Saintes. Il va causer des impacts irréversibles pour tous les riverains de cette ligne ferroviaire : sur les habitations, sur la vie quotidienne dans le village et son environnement. Le territoire communal va alors être scindée en deux, et divisé la population et son homogénéité. Cela va entraîner le départ d'habitants, et en faire un village mort ou un village « fantôme ». La maison de notre père, Monsieur AUDÉ Michel, se situe au 32, rue de la douve à Fors (Deux-Sèvres). Sa maison se trouve à 10 m de la ligne de chemin de fer (cf. plans). Nous ne comprenons pas qu'un tel projet soit mis en place ici, sachant que la ligne Niort-Saintes est très peu fréquentée (TER, quelques très rares transports de marchandise). De plus, l'entrée du village de Fors dans la Communauté d'Agglomération de Niort (CAN) va encore réduire le trafic de ce TER car des bus vont passer régulièrement. Avec la mise en place du Fret, l'habitat principal de notre père va ainsi perdre énormément de valeur (nous projetons de la faire estimer très prochainement). Peut-il prétendre à des indemnisations et sous quels délais ? Avez-vous prévu des mesures concernant la nuisance sonore et les vibrations, que proposez-vous ? Quelles isolations phoniques (double et triple vitrage), murs acoustiques ? Quelles protections de l'environnement (protection de la petite source des « près communaux ») ? Qui va assurer la charge financière de ces travaux ? Que vont transporter ces wagons de Fret? Des produits dangereux : produits chimiques, explosifs, déchets nucléaires... ? Et qu'avez-vous envisagez concernant le petit château appelé « La Fromagerie », « La Distillerie » qui date du 19ème siècle. C'est un édifice très sensible aux vibrations et qui fait parti du patrimoine de ce village. Vous vous voudriez bien prendre en compte nos inquiétudes vis-à-vis de ce projet d'autoroute ferroviaire Atlantique auxquels vous avez bien compris nous n'adhérons absolument pas ! Je vous prie d'agréer Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, nos salutations distinguées.

Envoyé le: lundi 26 mai 2014 22:05:27

Département de résidence : 79

Ville de résidence : AIFFRES

Avis :

Nous sommes propriétaire d'une maison situé sur la commune d'Aiffres (79230) à côté de Niort (79000) au bord de la ligne ferroviaire reliant Niort et Saintes. Notre bien est situé dans un environnement calme et campagnard aux portes de la ville et bénéficie des avantages des deux. Il est référencé sur le document annexe de l'étude d'impact que nous avons consulté lors de la permanence concernant l'enquête d'utilité publique le 07/05/2014 à la mairie de Niort et téléchargé sur le site internet www.viia.fr. Aujourd'hui sur la voie ferrée ne circule quotidiennement que quelques TER composés le plus souvent de deux wagons et occasionnellement dans la semaine quelques trains de Fret. Au vu du projet, la ligne ferroviaire reliant les communes de Niort à Saintes va passer du statut de « petite ligne de campagne » au statut d'autoroute. Il est évident que l'ensemble des personnes dans notre cas vont toutes subir de manière certaine au moins deux préjudices. Un préjudice sonore sur lequel on peut retrouver des éléments dans l'étude menée globalement sur quelques points de mesure. Un préjudice financier majeur car une maison au bord d'une petite ligne de campagne n'a pas du tout la même valeur qu'au bord d'une autoroute et cela n'est absolument pas évalué en données chiffrées par l'étude. De plus, nous ne savons pas ce peuvent représenter les vibrations de ces trains en terme de risque sur les bâtis. De manière plus générale et au vu des éléments que nous avons pu consulter le bénéfice pour la communauté, l'empreinte écologique, les budgets prévus et les retours sur investissements peuvent être soumis à controverse. Bien évidemment nous n'y sommes pas favorable et nous espérons que ce projet ne verra pas le jour. On peut juste espérer si c'est le cas que : Le projet prendra en charge au domicile des riverains des mesures pour évaluer précisément le préjudice sonore ? Le projet évaluera le préjudice financier qu'il va occasionner sur les patrimoines immobiliers (valeur du bien avant et après projet) ? Le projet prendra en charge des indemnisations en conséquence ?

Envoyé le: lundi 26 mai 2014 22:46:11

Nom : LALOI

Prénom : Béatrice

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Messieurs les membres de la Commission d'enquête, je vous fait part de mon **OPPOSITION TOTALE** d'une part au projet d'installation du terminal de transbordement de l'autoroute ferroviaire à Tarnos et d'autre part à un projet d'autoroute ferroviaire qui ressemble plus à une obscure tractation pour des intérêts privés qu'à une réelle préoccupation d'intérêt général. Le choix de Tarnos est une **ABERRATION**. Je remarque qu'à aucun moment dans l'étude d'impact, le trajet des camions jusqu'à l'A63 n'est analysé. A63, d'ailleurs si éloignée du site, 7 km, qu'elle ne figure pas sur la majorité des cartes présentées. La D85, injustement appelée voie de contournement, qui relierait le site de transbordement à l'autoroute, est une voie urbaine, c'est la route de la plage par les pistes cyclables (et oui à Tarnos, il y a la mer, une plage, des dunes...ça non plus, ce n'est pas sur les plans de l'étude) qui traversent la forêt, c'est la route d'accès à plusieurs quartiers résidentiels, avec des ronds-points **DÉJÀ** très

ENCOMBRÉS aux heures de pointe. Expliquez-moi comment dans ces conditions, on peut "recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité " (extrait de la brochure Lorry-Rail) ? En tant qu'habitante de Tarnos, je ne peux que m'ériger CONTRE ce projet qui ne ferait qu'ajouter INSÉCURITE, POLLUTION, NUISANCES SONORES, DÉGRADATION de l'environnement et des routes, RISQUE ACCRU de COLLISION, ENGORGEMENT de l'accès/sortie autoroute, sans parler de la chute du prix de l'immobilier. Et concrètement, quand on connaît bien la ville, quelle option aurait le citoyen pour éviter cette route ? Une seule option possible : la D81... traversée par la voie ferrée qui serait régulièrement bloquée par le passage de trains longs avec locomotives diesel. Dans ce périmètre, étouffé d'un côté par les convois de camions et de l'autre par un passage à niveau fermé, on recense au moins, une école primaire, un collège, un lycée, une future crèche, une salle des fêtes, une école de musique, un skate parc, des terrains de foot, tennis, un centre commercial, un parc de la nature, une chapelle, une plage surveillée, des pistes cyclables et bien sûr, des habitations, mais rien de tout cela dans l'étude d'impact ! Si des services de secours devaient intervenir dans ce périmètre, quelle route devraient-ils emprunter ? Enfin, en tant que citoyenne et contribuable, je constate que le COÛT annoncé des aménagements nécessaires est EXORBITANT pour un projet dont la rentabilité économique n'est pas démontrée. Il est totalement INADMISSIBLE que de l'argent public finance un éventuel déficit d'exploitation de la ligne. Ce projet fait en catimini avec un manque d'étude préalable évident, ou volontaire, est contraire à l'intérêt général, et DOIT ÊTRE ABANDONNÉ.

Envoyé le: mardi 27 mai 2014 08:13:58

Nom : yanini

Prénom : daniel

Département de résidence : 33

Ville de résidence : sainte eulalie

Avis :

Le projet n'est pas en adéquation avec vos propositions. Il n'est pas écologique. Les trains transportent uniquement des remorques. Les tracteurs devront continuer à rouler sur les routes. Les trains sont sur des voies non électrifiées la plupart du temps. Sur la commune de Sainte Eulalie 33560, il n'y a aucune solution compensatoire; pas d'isolation phonique collective, individuelle...Pas de solution au PN. En plus du trafic actuel, il faudra attendre le passage des trains de plus de 1km de long. Impensable!!! POURQUOI l'enquête est "saucissonnée" et n'est pas réalisée avec toutes les phases de projets???? L'idée de transport des camions sur rail est une bonne idée qu'il faut adapter à la réalité du terrain, en concertation avec la population concernée. Transporter des remorques ne sert à rien sur le plan écologique s'il n'y a pas les tracteurs et des lignes électrifiées.

Envoyé le: mardi 27 mai 2014 10:07:51

Département de résidence : 79

Ville de résidence : FORS

Avis :

Monsieur, L'autoroute ferroviaire va traverser le bourg et passera devant notre résidence. Nous avons des inquiétudes quant à l'insonorisation de notre habitat, mais aussi sur les vibrations et les dommages que cela pourra causer sur plusieurs années. Que nous proposez-vous? Allez-vous également prendre en compte la dépréciation de notre bien? Cordialement

Envoyé le: mardi 27 mai 2014 10:18:29

Nom : SEMPERE

Prénom : François

Département de résidence : 17

Ville de résidence : chaniers

Avis :

Bonjour , i) remarque générale Suis un peu surpris que soit envisagé le passage de ces longs convois sur des lignes de chemin de fer conçues pour du trafic léger : ter ou fret occasionnel . La vie paisible des riverains va devenir un enfer si , comme prévu, vont circuler jusqu'à 28 AR par jour ! ii) remarque particulière Ma femme et moi habitons 11 chemin des Gardons , chauveau , 17610 chantiers . Nous sommes donc à environ 200 m en direct du pont de chemin de fer traversant la Charente à Beillant . Comme ,il y a un virage important (direction Beillant /Saintes) le bruit est fort ,particulièrement sur ce pont métallique .Ce qui était acceptable pour un trafic léger , type TER, va devenir rapidement insupportable . Ma question est donc de savoir si est envisagé la construction d'un écran antibruit entre ce pont et le passage à niveau sur la D 134 ? De plus cet endroit , vers le pont est très fréquenté par les pêcheurs , promeneurs et tourisme fluvial . Bien à vous F Sempere

Envoyé le: mardi 27 mai 2014 11:42:39

Nom : LEGROS

Prénom : Roland

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Hossegor

Avis :

L'autoroute ferroviaire Atlantique Tarnos Dourges représente l'exemple parfait de ce que nous appelons les GPI2 (Grands Projets Inutiles et Imposés). Elle n'est qu'une composante d'un ensemble encore plus absurde : le GPSO. Au départ, elle fut mal portée sur les fonds baptismaux par le maître d'œuvre. En effet, lors d'une réunion concernant le GPSO, Monsieur Maudet, alors responsable de l'ensemble du GPSO pour RFF, a déclaré : " RFF a toujours été contre l'autoroute ferroviaire, c'est une solution qui nous a été imposée par le lobby de l'industrie ferroviaire." De nombreux témoins peuvent confirmer ceci. Hélas, les lobbys dénoncés par Monsieur Maudet ont beaucoup de ressources. Ils sont parfaitement capables d'imposer un projet totalement anachronique, dont la seule qualité est de générer des flux financiers intéressants pour eux. Pourtant, l'inutilité de cette autoroute est facile à montrer. Concernant le trafic En 2006, RFF prévoyait dans un scénario dit moyen un trafic poids lourds international à Biriadou de 12 000 PL/jour. Ce scénario était basé sur une croissance du trafic de 3,2 % par an, avec 8100 PL/j comme base 2004. Les associations s'étaient élevées contre ces estimations fantasmagoriques. Nous dénoncions une croissance du PIB trop élevée. De plus, nous avons informé les instances que nous avions une information importante. En effet, l'Espagne était alors le troisième producteur automobile d'Europe, et nous savions que les constructeurs européens planifiaient une délocalisation d'une grande partie des productions espagnoles vers l'Europe de l'Est. En conformité avec nos informations, l'Espagne passait de 3 millions de véhicules/an à moins d'1 million entre 2004 et 2007. Ceci avant que la crise ne frappe ce pays. Or cette industrie représentait entre 40 et 50 % du fret entre le bloc ibérique, et l'Europe. Nous avons également soulevé l'incidence de l'augmentation prévisible des carburants sur la réduction des échanges, paramètre totalement écarté par RFF. Toute cette argumentation fut rejetée, et la crise systémique vint aggraver les choses. Nous avons raison, le trafic n'allait pas croître. Les données du CETE pour l'observatoire des trafics en Pays basque, confirment nos doutes sur la qualité de l'argumentaire de RFF : - Baisse des trains de marchandises du côté espagnol sur les grandes gares Basques et frontière -40 à -50 % entre 2006 et 2011. Le trafic ferroviaire de fret à Irun baissait dans la même période de 45 % à l'exportation, et de 49 % à l'importation. - Le trafic routier poids lourds reste stable avec une croissance de 0,2 % entre 2006 et 2011, sans variation entre 2010 et 2011. Il représente à Biriadou 33 % des véhicules PL (locaux et internationaux additionnés), soit 8600 poids lourds par jour pour 8600 en 2006. - Entre Gijon et St Nazaire, les autoroutes de la mer donnent une moyenne de 68 équivalent poids lourds par traversée. Elles n'existaient pas en 2004 - Le tonnage de Pasajes chute de 41 % (base 60 Mt), Bilbao de 17 % (base (40Mt), celui de Bayonne de 8 % base (4,5Mt). Bayonne réduit la casse, car sauvée par le bois de tempête massivement exporté depuis ce port. La Cour des Comptes dans son rapport public annuel de février 2012 précise : " Le transport international de marchandises a été divisé par trois en dix ans. Le transit de marchandises sur le territoire a connu une baisse encore plus prononcée. " Impact de l'autoroute ferroviaire sur le mur de camion : Lors du débat public sur le GPSO, RFF mettait en avant le mur de camions qui était en devenir. Examinons maintenant les données à la lumière de l'autoroute modèle Perpignan-Bettembourg. En ce qui concerne la lutte contre le mur de camions, nous sommes ici en présence du cautère sur une jambe de bois. Rappelons les faits : Un train de 750 m représente au total 40 semi-remorques possibles. Or sur l'AF Perpignan-Bettembourg, le taux de remplissage n'était que de 80 % en 2011. Cette autoroute en service depuis 2007 permet 20A/R en 7 jours, soit 2,9 A/R par jour (il y a des trains le dimanche et ils en font la publicité). En arrondissant à 3 A/R par jour, nous obtenons 6 trains, soit 240 camions possibles et avec le taux de remplissage du modèle, dont les mérites sont vantés, en 2011 nous obtenons 190 camions par jour. En comparant avec les 8 600 camion/jour à la frontière, nous enlevons royalement 2 % du trafic routier. Nous noterons au passage que dans la

documentation fournie pour l'enquête publique, il est indiqué 4 A/R par jour pour modèle Perpignan-Bettembourg. Ceci est totalement faux, mais RFF nous a habitué à mentir sans vergogne. Il y a des trains tous les jours mais entre 1 et 4 trains : - 2 jours à 4 A/R - 2 jours à 3/A/R - 2 jours à 2 A/R - 1 jour à 1 A/R Il suffit pour s'en convaincre de visualiser la fiche des possibilités 2014 sur le site de Lorry Rail. Il est bon de rappeler aussi que Lorry Rail est une société Française dont le siège social est au Luxembourg, que la SNCF a dû racheter à cause de ses pertes continues. C'est la bonne technique de la privatisation des profits, et la socialisation des pertes. L'autoroute ferroviaire est un gaspillage d'énergie par rapport aux trains de fret classiques. Une remorque de semi-remorque pèse à vide 7 tonnes environ. Un container équivalent de 12 m 4,2 t (longueur identique). Transporter une semi-remorque, c'est donc un transport inutile de 3 t. Ceci enlève de la capacité d'emport d'un train, avec pour corollaire la modification onéreuse de nombreuses parties de l'infrastructure. Rentabilité 192 camions par jour, au mieux, pour un investissement d'environ 350 millions d'€ sans compter l'entretien, les coûts de fonctionnement, et les coûts supplémentaires "oubliés". Là aussi RFF nous a montré sa grande capacité à sous évaluer les coûts et surévaluer les revenus. L'autoroute ferroviaire s'adresse à des transitaires qui ont les moyens de créer des infrastructures de livraison emport à chaque bout du trajet. Or l'une des extrémité (Espagne) est constituée essentiellement de petits artisans transporteurs qui ne disposent pas des moyens nécessaires pour utiliser l'autoroute ferroviaire. Géodis autre filiale de la SNCF, et gros transporteur routier, est soupçonnée, dans certains cas de sous traitance en cascade, de faire payer les frais d'autoroutes par les chauffeurs. C'est dire si elle utilisera une autoroute ferroviaire dont le coût d'utilisation est notablement supérieure à la liaison routière. L'autoroute modèle Perpignan-Bettembourg a été épinglée par la Cour des Comptes dans son rapport public annuel de février 2012 : " Il en ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier. Les autoroutes ferroviaires ne pourront être une opportunité pour le fret ferroviaire qu'à la condition de démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente.Le service d'autoroute ferroviaire ne pourra donc pas atteindre en 2015 les objectifs de l'Engagement national pour le fret ferroviaire de dix allers-retours par jour... " En conséquence, aucune rentabilité ne peut être attendue. Toujours selon la Cour des Comptes, même avec une large palette de subventions, l'autoroute ferroviaire ne peut pas couvrir ses charges de fonctionnement. Il lui est donc impossible d'amortir l'investissement. En matière de GPI2, nous savons parfaitement que l'expérience ne permet qu'une seule chose : persister dans l'erreur. Les pistes à suivre Pour nous, la seule solution est de ne pas réaliser ce GPI2 que constitue l'autoroute ferroviaire Tarnos/Dourges. Il faut au contraire redynamiser le transport multimodal par UTI (containers, caisses mobiles...). Il convient de mettre en place au plus vite des trains longs, avec les moyens de traction suffisants. Par exemple, sur l'autoroute modèle, il faut atteler une deuxième locomotive pour pouvoir atteindre le plateau de Bettembourg. Il conviendra aussi de revenir sur la suppression de la technique des wagons isolés, qui représentaient 40 à 50 % du trafic de fret ferroviaire. Voilà des subventions intelligemment utilisées. Avec le passage imminent, ou déjà fait, du Pic de Hubbert pour le pétrole, le coût du carburant ne cessera de croître. Le transport doit donc être réduit à l'essentiel, à l'utile, avec des moyens d'une juste sobriété (pénalisation du transport routier de longue distance, suppression des transports indécents...). Toute gabegie doit être supprimée, et c'est bien dans cette catégorie que nous plaçons l'autoroute ferroviaire.

Envoyé le: mardi 27 mai 2014 14:09:58

Nom : SPENCE

Prénom : ULLA

Département de résidence : 60

Ville de résidence : BETHISY SAINT MARTIN

Avis :

Madame, Monsieur, L'idée d'origine est bonne : désencombrer les autoroutes pour en rendre la circulation plus fluide et réduire le risque d'accidents, mais surtout réduire l'émission du CO2. En revanche, j'estime que le projet présente de gros inconvénients tant du point de vue financier, environnemental que humain. Du point de vue finances de l'Etat, tant que les autoroutes ferroviaires existantes n'auront pas fait preuve du retour sur investissement, je trouve qu'il serait prématuré et même irresponsable de lancer de nouveaux projets de la sorte. D'ailleurs, si je ne me trompe, le cours des comptes a exprimé un avis défavorable par rapport à ce projet. A mon sens, à l'état actuel, ses caisses étant vides, l'Etat doit fixer l'ordre de ses priorités et investir l'argent des contribuables là où il y en a le plus besoin et le plus rapidement. Maintenant, du point de vue environnemental, étant prévu d'adapter le réseau ferroviaire existant pour accueillir les trains d'un km de long (traversant des agglomérations dont certaines fort peuplées) et sachant que seront autorisées sur ces trains la majeure partie des marchandises dangereuses (inflammables, comburants, corrosives plus, en classe 9, « produits/substances considérés comme dangereux pour les personnes, la propriété et l'environnement » et déchets toxiques), il y a lieu de s'inquiéter du risque de danger pour l'environnement et la santé des populations voisines des voies ferrées. Pour finir, les trains occasionneront, du fait de leurs poids et longueurs, des niveaux sonores et de vibration accrus nuisant aux populations et habitations voisines des chemins de fer. Par ailleurs, à choisir entre les deux voies de passage envisagées, je serais pour la solution initiale par Amiens/Créil pour laisser sur l'axe de Saint Quentin libre-cours à la montée en puissance du trafic ferroviaire à partir du/et vers le port fluvial de Longueil-Sainte-Marie dont le développement s'inscrit aussi dans le cadre de développement durable. Compte tenu de ce qui précède, je juge la mise en œuvre de ce projet prématurée. Ce projet nécessitant de gros investissements, je recommande d'attendre une période plus propice, le temps que les autoroutes ferroviaires existantes aient fait preuve de leur rentabilité et que les caisses de l'Etat soient plus pleines. Aussi, d'ici une vingtaine d'années, de gros progrès auront certainement été réalisés à l'innovation des matériaux et des équipements ferroviaires pour limiter les nuisances des trains et sécuriser les matières transportées pour réduire ainsi leur impact par rapport à l'environnement et aux populations voisines. Cordialement Ulla Spence

Envoyé le: mardi 27 mai 2014 20:13:48

Nom : DOM

Prénom : MARIE CATHERINE

Département de résidence : 17

Ville de résidence : SAINT JEAN D'ANGELY

Avis :

La voie ferrée se trouvant à proximité d'habitations dans une zone calme, prévoir un ferroutage par cette voie compromettrait sérieusement la tranquillité des habitants de ce quartier et de la ville tout entière en raison du nombre de passages prévus. Quelques trains dans une journée, cela est supportable. Un nombre important de passages deviendrait une nuisance sonore pour nous tous avec les risques liés aux vibrations pour les maisons à proximité de la gare. Il serait plus opportun d'augmenter les trains pour les voyageurs qui, de St Jean d'Angély, ont toutes les peines à rejoindre Paris à des horaires adaptés .Les voyageurs se rendant plutôt à la gare de Surgères... Pourquoi ne pas emprunter les voies utilisées par le TGV?

Envoyé le: mardi 27 mai 2014 22:49:05

Nom : André

Prénom : Jean-pierre

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Avis totalement défavorable. Le passage et le triage éventuel de ces trains pouvant transporter des matières dangereuses rajouteront un danger supplémentaire à celui déjà existant et énorme dans notre gare de triage. Faudra t il que Drancy devienne un nouveau AZF ? En réponse à notre demande de ne plus faire passer de matières très dangereuses par notre gare de triage,vous nous proposer cette autoroute ferroviaire avec des trains de 1 km de long qui pourront transporter un peu plus encore de matières dangereuses et toxiques. La zone de danger est inconstructible, la valeurs de nos bien a terriblement diminuée, mais pas nos impots. Trop c'est trop. Notre département et en particulier notre ville sont sinistrés par des décisions unilatérales mettant en danger de mort la population très nombreuse dans cette zone. Pourquoi vous ne faites pas passer ces trains dans des zones moins hubanisées? Pourquoi l'ouest de Paris est toujours épargné, ce serait pourtant le chemin le plus court. Pourquoi nous a t'on annoncé qu'un tel projet s'il est déposé est consiréré à 96 % comme acquis. Pourquoi vous nous demandez notre avis si nous n'avons que 4% de chances d'être entendus. S'agit il d'une énorme duperie ? Je suis pour le transport ferroviaire . Je suis totalement pour qu'il passe par l'Ouest de Paris. Je vous propose si vous maintenez votre projet de me racheter mon pavillons situé à 600 m de la gare de triage de Drancy. Je ferais tout ce qui est en mon pouvoir pour aider notre municipalité à combattre par tous les moyens votre projet.

Envoyé le: mardi 27 mai 2014 23:49:36

Nom : Delmas

Prénom : Anne-Marie (citoyenne)

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Le Blanc-Mesnil

Avis :

Des déchets nucléaires, un risque avec les wagons de produits chimiques. Et désormais une autoroute ferroviaire ? Et puis quoi encore ? Je n'ai pas le réflexe NIMBY mais dans le projet d'autoroute ferroviaire, moyen plus sûr et moins polluant que le transport routier, je suis opposée au tracé qui passe par la gare de triage de Drancy-Le Bourget. Je ne peux accepter que toutes les nuisances soient concentrées dans cette partie de l'île de France, déjà largement touchée par les propriétés de Lucifer, ces lieux déplaisants (aéroports, voies ferrées, autoroutes, zones industrielles, cimetières, grands ensembles dégradés). Nos villes, zones de population très denses, concentrent déjà suffisamment de problèmes comme le chômage, la pauvreté et la précarité. La gare de triage de Drancy - Le Bourget ajoute déjà en plus du bruit, les risques inflammables, explosifs, chimiques, radioactifs... Inutile d'en rajouter. Ces trains vont représenter un nouveau danger. Jusqu'ici, les opérateurs de fret ferroviaire se contentaient de mettre un wagon derrière l'autre, en fonction de leurs destinations. Aucune attention n'était donnée à la dangerosité provoquée par un éventuel effet domino, deux wagons se suivant pouvant transporter des produits inoffensifs pris indépendamment, mais très dangereux s'ils venaient à se rencontrer. Or, dans le cas de la gare de triage de Drancy - Le Bourget, les wagons sont projetés les uns contre les autres. Certes lentement. Mais nous avons bien vu en décembre 2013 que même à une vitesse réduite, il leur arrive de dérailler. Donc, potentiellement, de se heurter à vive allure. En Espagne et au Canada, nous avons vu ce que l'effet domino peut entraîner comme catastrophe sur des trains longs ou lancés à vive allure. Nous ne voulons pas vivre cela dans nos villes. Je rejette ce projet à cause du tracé proposé : la possibilité de passer en zone urbaine dense en Seine-Saint-Denis ressemble à une provocation. Utiliser la gare de triage de Drancy - Le Bourget ne fut-ce que pour faire transiter des trains d'un kilomètre, même sans les stationner ni les trier, est inacceptable. Ce choix ne peut avoir notre assentiment pour les raisons suivantes : 1. La gare de triage de Drancy est située en milieu urbain dense, elle concentre déjà des risques chimiques et nucléaires avec le stationnement des wagons. Cet état de fait, connu de tous, a conduit le préfet à rédiger un porté à connaissance. Celui-ci a eu pour effet immédiat de pénaliser les communes concernées en interdisant toute nouvelle construction dans un périmètre de 620 mètres autour de la gare, dépréciant les biens immobiliers privés et publics, limitant les projets d'équipements collectifs, tout cela sans pour autant garantir la sécurité des populations. Il est légitime que les habitants demandent à vivre en sécurité. Rajouter des trains immenses à cette gare ne va pas dans ce sens. 2. Cette zone subit déjà de nombreuses pollutions, notamment sonores (autoroutes A1, autoroute A3, aéroport du Bourget, aéroport de Roissy et la gare de triage, bien entendu). Celles-ci dégradent la santé des habitants. Elles génèrent stress et dépressions et ont un coût au niveau médical et social (agacement, anxiété, agressivité, fatigue...) non évalué. Or les nuisances sonores du passage d'aussi longs convois ferroviaires ne peuvent et ne doivent être négligées. Et ce, que les passages aient lieu le jour ou, a fortiori, la nuit. Enfin, nous dénonçons l'opacité de la méthode, sans concertation des

élu(e)s et des associations, sans même d'information préalable. En effet, lors de la réunion du comité d'information et d'échange présidée par le Préfet sur la problématique de la sécurité autour de la gare de triage de Drancy, ce projet ne fut pas évoqué ! Cette attitude est méprisante. D'autant plus qu'il existe une mobilisation citoyenne organisée autour des problèmes liés à la gare de triage de Drancy - Le Bourget. Les écologistes qui ont une pensée globale, demandent qu'en plus des impacts environnementaux (positifs par la diminution des Gaz à Effet de Serre, en cas de passage des marchandises de camions vers des trains), économiques (positifs au moins par la diminution des risques d'accidents routiers), soient étudiés l'impact social et l'impact médical sur les populations actuelles et futures, et ce sur l'ensemble du parcours de la potentielle future autoroute ferroviaire. Je les soutiens dans leur demande. En conclusion, les écologistes dont je suis demandent bien la création d'une autoroute ferroviaire et l'engagement de l'État d'une diminution du trafic routier sur les axes qui traversent nos communes, mais nous exigeons que le tracé soit revu et ne passe en aucun cas par la gare de triage de Drancy - Le Bourget ni par aucune autre zone urbaine dense. Une autre voie est possible.

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 09:46:24

Nom : avataneo

Prénom : hubert

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

Le choix de la Setrada de Tarnos comme site d'implantation est le meilleur du fait qu'il est déjà en zone seveso, qu'il est à proximité des installations portuaires et qu'il y sera construit un établissement de maintenance créant des emplois... Cependant il est important de minimiser les nuisances occasionnées par l'afflux de circulation en prévoyant la construction de passages dénivelés et des mur anti-bruits. Ce projet d'autoroute ferroviaire doit être mis en service très rapidement car il a déjà pris beaucoup de retard. Il est urgent qu'il s'accompagne enfin d'une véritable prise en compte financière des couts de dégradation des infrastructures publiques par les poids lourds.

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 09:54:21

Nom : Dumartin

Prénom : Max

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Sainte Eulalie

Avis :

Après lecture de l'enquête publique, nous constatons que : - aucune étude sur les nuisances sonores subies par les riverains Eulaliens n'a été faite. Or une directive européenne impose un plan de lutte contre le bruit. - un enfouissement des voies ferrées est indispensable étant donné la proximité des habitations de Sainte Eulalie. -l' enclavement de la commune par la suppression d'un passage à niveau induira des difficultés d'accès à la zone commerciale de la commune. - le bilan carbone ne prend pas en compte les modifications d'itinéraires dues au détournement des voitures. -la réalisation du passage inférieur des Places entrainera une indisponibilité de ce passage lors des orages, fréquents dans la région. - seule une petite partie du projet est présentée. Que nous cache t'on ? Il est urgent de repenser le projet de traversée de la ville de Sainte Eulalie par cette "autoroute ferroviaire Atlantique"...

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 10:01:22

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Bonjour, Je suis contre le passage de l'autoroute ferroviaire par DRANCY. Je vous prie de tenir mon avis et de celui de tant d'autres en compte. Merci

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 11:06:11

Nom : MARSILLI

Prénom : FREDERIC

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Je suis formellement opposé à la circulation de l'autoroute ferroviaire dans la zone dense de la région parisienne car aucune étude d'impact sur les risques industriels et technologiques n'a été réalisée en cas d'accident ou déraillement de wagons contenant des matières dangereuses (toxique, explosive et radioactive) vis-à-vis de la population habitant les communes de Le Bourget, Drancy, Le Blanc Mesnil, ni vis-à-vis des wagons de matières dangereuses qui stationnent et qui sont triés à la gare de triage de Drancy/Le Bourget, ni vis-à-vis des établissement Seveso "seuil bas" et "seui haut" comme mentionné dans l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique. D'autre part, l'autoroute ferroviaire utilisera la ligne de la Grande Ceinture parisienne qui est actuellement à saturation et engendrera un niveau sonore important pour la population habitant les communes traversées par cette autoroute ferroviaire. Il faut impérativement que cette autoroute ferroviaire passent en dehors de la zone dense de la petite couronne parisienne en

utilisant un itinéraire existant ou à créer de contournement de cette zone par l'Est de la région parisienne.

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 11:10:39

Nom : Thomas

Prénom : frederic

Département de résidence : 91

Ville de résidence : etrechy 91580

Avis :

Bonjour opposition au projet en l' état . Nous avons déjà récupéré un axe de passage des avions au dessus d' Etrechy il y a peu et maintenant la proposition de rajout de ce nouvel axe va dégrader encore plus les nuisances sonores . Avec cette proposition , nous aurions sur Etrechy train + avion + N20 ce qui commence à faire beaucoup . Si projet , le projet devra être accompagné de murs antibruit au niveau de la traversée de notre ville pour limiter les nuisances sonores . Cordialement

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 14:52:08

Département de résidence : 79

Ville de résidence : FORS

Avis :

Monsieur le Président De la Commission d'Enquête Préfecture du Pas de Calais DAGE/BPUP/SUP Autoroute Ferroviaire Atlantique Rue Ferdinand Buisson 62020 ARRAS CEDEX 9 Monsieur le Président, Suite à la réunion d'information qui s'est tenue le 26 mai dernier à FORS (79230) concernant le projet « Autoroute Ferroviaire Atlantique » je porte à votre connaissance mon opposition à ce projet et vous demande son annulation. En effet, en tant que riverain je vous demande de bien vouloir considérer ma demande. Un tel projet aurait entre autre pour conséquence les nuisances suivantes : - Perte de valeur du bien immobilier (maison d'habitation) - Bruits et vibrations occasionnés par le passage des trains. Recevez, Monsieur le Président, l'expression de nos sincères salutations. Guy BONNEAU

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 16:08:42

Nom : BAUDOUIN

Prénom : Daniel

Département de résidence : 79

Ville de résidence : MARIGNY

Avis :

En tant que Maire de la commune de MARIGNY 79360, je m'interroge particulièrement sur les nuisances sonores consécutives à l'augmentation du trafic. Celles-ci ont-elles bien été prises en compte lors de l'étude d'impact environnementale? D'autre part, les horaires du fret voyageur actuellement adaptées aux horaires des lycées, seront-ils maintenus malgré le fret routier plus important? Pourquoi le projet d'autoroute ferroviaire n'attend t'il pas la mise aux normes et l'électrification de la ligne NIORT-SAINTEs, afin de moins perturber le trafic voyageur. Par conséquent, j'émetts un avis défavorable à ce projet d'autoroute ferroviaire.

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 16:32:18

Nom : cottille

Prénom : georges

Département de résidence : 77

Ville de résidence : rouvres

Avis :

J'habite le village de ROUVRES (8, rue de Maulny) en Seine et Marne (77) et qui se trouve en bordure de la ligne de chemin de fer PARIS/SOISSON. 1) L'accès ouverte le long de cette voie n'est pas sécurisé et est ouverte aux enfants. 2) La fréquentation de plus en plus importante de transports de Fret, apporte des vibrations et nuisances sonores. Concernant l'autoroute ferroviaire : 1) Qu'elle sera la longueur des convoies ? 2) Qu'elle sera la fréquence de passage ? 3) Y aura-t-il des convoies le Week end ? N'étant pas contre ce projet, prévoyez vous : 1) Sécuriser, pour interdire l'accès ces voies. 2) Réduire les vibrations et nuisances acoustiques par un mur antibruit ou la création d'un merlon de terre paysagé. Georges COTTILLE

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 16:46:42

Nom : besain

Prénom : josiane

Département de résidence : 60

Ville de résidence : silly le long

Avis :

ce sera une tres grande gêne pour la population qui empreinte le passage à niveau il serait souhaitable d'ouvrir l'échangeur. j besoin

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 17:19:59

Département de résidence : 79

Ville de résidence : BRESSUIRE

Avis :

Il serait opportun que l'exploitant puisse profiter du changement de traction obligatoire à Niort avant l'électrification de l'itinéraire vers Saintes, pour que cet arrêt technique soit également une étape logistique pour le débarquement et l'embarquement des marchandises de la façade atlantique entre Nantes, Bordeaux, Tours et Limoges ; - Il est souhaitable que cet itinéraire soit conservé à titre pérenne, au regard des surcoûts exorbitants générés par l'itinéraire via Angoulême mobilisant alors des fonds publics au détriment du financement d'autres infrastructures régionales et interrégionales ferroviaires ou intermodales particulièrement indispensables ; - La nécessité dans l'attribution des futurs sillons, de préserver le développement du trafic voyageur mais également du trafic fret pour lequel l'ensemble des acteurs socio-économiques régionaux, publics et privés, s'implique très fortement depuis ces 6 dernières années notamment à travers Niort Terminal et Port Atlantique La Rochelle dont l'OFP Atlantique affiche un très fort développement ;

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 17:23:41

Nom : HERCBERG

Prénom : Frédéric

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Le projet d'autoroute ferroviaire est en soi une bonne chose dans la mesure où cela pourrait réduire le nombre de camion sur nos routes. Pour autant, faire transiter ces convois en zone urbaine dense est une aberration. Des solutions de contournement de notre de Drancy, et des autres villes aussi peuplées doivent être trouvées. Nous avons déjà à Drancy le risque avéré (dixit le porté à connaissance du préfet de Seine Saint Denis) du transit et du stationnement des wagons dangereux, alors évitons d'ajouter d'autres risques. En conclusion , je suis contre le passage et le stationnement de ces convois à la gare de triage de Drancy.

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 18:26:19

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

bonjour une question me vient a l esprit quand a la modification des lignes sncf existantes...aujourd'hui on voit passer sur nos reseaux des wagons transportant des containers et des citernes sur faux chassis. a ce qu'il me semble les containers ont un encombrement legal de 2500mm ce qui est aussi le cas des semi remorques et remorques. les essieux de remorque et semis remorque ont un empatement 2020(a peu pres) ors si aujourd'hui le reseaux ferre en l etat actuel permet le cheminement des ces vehicules, en quoi une modification des rails est elle necessaire????? je pense que seul un aménagement des wagons pour le bridage des ensembles semi/wagon, ainsi que l acces de ceux ci serait necessaire sans toucher au rails existant ou sans modifier leur configuration en tant que resident de tarnos et de plus proche des voies je m oppose a ce projet qui ne generera que prejudice et desagrement aux citoyens sans creer d emplois supplementaires. j irais meme plus loins, certaines entreprise locales vivent du transport terrestre, or si les vehicule s acheminent par voie ferree cela engendrera forcement mois de casse, moins d usure moins d entretien ce qui pour moi equivaut a la mort assuree de ces dites entreprise tarnosienne et du secteur. pourquoi ne pas doubler ou amanager la LGV ??? cela serait peut etre moins couteux et prejudiciable?? merci

Envoyé le: mercredi 28 mai 2014 19:11:35

Nom : VERGER

Prénom : Gérard

Département de résidence : 79

Ville de résidence : MONCOUTANT

Avis :

Il serait opportun que l'exploitant puisse profiter du changement de traction obligatoire à Niort avant l'électrification de l'itinéraire vers Saintes, pour que cet arrêt technique soit également une étape logistique pour le débarquement et l'embarquement des marchandises de la façade atlantique entre Nantes, Bordeaux, Tours et Limoges ; - Il est souhaitable que cet itinéraire soit conservé à titre pérenne, au regard des surcoûts exorbitants générés par l'itinéraire via Angoulême mobilisant alors des fonds publics au détriment du financement d'autres infrastructures régionales et interrégionales ferroviaires ou intermodales particulièrement indispensables ; - La nécessité dans l'attribution des futurs sillons, de préserver le développement du trafic voyageur mais également du trafic fret pour lequel l'ensemble des acteurs socio-économiques régionaux, publics et privés, s'implique très fortement depuis ces 6 dernières années notamment à travers Niort Terminal et Port Atlantique La Rochelle dont l'OFPA Atlantique affiche un très fort développement ;

Envoyé le: jeudi 29 mai 2014 09:42:53

Nom : POUGNARD

Prénom : Jean-Yves

Département de résidence : 79

Ville de résidence : LA CRECHE

Avis :

Au delà de l'intérêt général du projet , peut-on déjà formuler des hypothèses sur les horaires de passage des trains en différents points du parcours ? En particulier, est-ce qu'entre Poitiers et Niort les lieux d'habitation déjà exposés aux bruits du trafic ferroviaire peuvent espérer ne pas subir de nuisance sonore de nuit, entre 22 h. et 6 h. par exemple ?!...

Envoyé le: jeudi 29 mai 2014 11:45:35

Nom : MENJON - HEMERY - DESSENA - DESSENA - LECOURT – BENEDETTI

Prénom : ANITA - BERNARD - JACQUELINE - PATRICIA - GEORGETTE –
CHANTAL

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Nous sommes contre cette autoroute ferroviaire sur les communes de la Seine St Denis et plus particulièrement Drancy Personne ne prend en compte la population. Nous pensons que cette autoroute doit passer par des zones moins peuplées que le 93. Elle doit emprunter des gares où les structures sont déjà en place, et le profit et la facilité ne devrait pas primer sur la sécurité des habitants. Nous ne sommes pas contre le transport ferroviaire, mais évitons de concentrer tous les problèmes dans une même zone, même s'il s'agit du 93, zone peu reluisante pour beaucoup de monde. Nous aussi avons droit à la sécurité et à la tranquillité, surtout la nuit. De plus nous sommes déjà sous la coupe de la SNCF en ce qui concerne les produits dangereux qui transitent par cette gare, et nous nous battons déjà contre eux. Une zone de sécurité de 620m autour de la gare empêche toutes constructions et dévalorise nos biens même au-delà. Meilleures salutations des voisins qui ne disposent pas tous d'internet mais se regroupent

Envoyé le: jeudi 29 mai 2014 13:24:51

Nom : cartron

Prénom : jacques

Département de résidence : 79

Ville de résidence : fors 79230

Avis :

A Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, Préfecture du Pas-de-Calais (DAGE-BPUP) Président de la commission d'enquête autoroute ferroviaire Atlantique rue Ferdinand Buisson 62020 ARRAS CEDEX 9
Objet : Projet Autoroute Ferroviaire Atlantique Monsieur, C'est avec une grande stupeur et une très grande inquiétude que je viens de voir le futur projet RFF : Autoroute Ferroviaire Atlantique concernant la Ligne Niort-Saintes. Je vous fais part de mon fort mécontentement face à ce projet qui va causer des impacts irréversibles pour tous les riverains de cette ligne ferroviaire : sur les habitations, sur la vie quotidienne, sur la vie dans le village et son environnement. Fors va alors être divisé en deux, et va être déserté. Fors va-t-il devenir un village « fantôme » ? Ma propriété se situe au 25, rue de la Poste soit à 100 m du chemin de fer. Devant la mise en place de ce projet, j'attire votre attention sur beaucoup d'inquiétudes et de questions qui m'interpellent : • Pour la nuisance sonore et les vibrations, que proposez-vous ? Quelles isolations phoniques (double et triple vitrage), murs acoustiques ? Quelles moyens envisagez-vous pour empêcher les tuiles de glisser... ?? Quelles protections de l'environnement (protection des « près communaux ») ? • Quel impact sur l'estimation de ma propriété ? Que vaudra-t-elle ? Quelle indemnisation puis-je espérer ? Ma maison va perdre de sa valeur. Peut-on espérer une baisse de notre taxe d'habitation ? De plus, • Combien de passages de Fret par jours ? Quel type de Fret ? Que vont-ils transporter ? Des produits dangereux : produits chimiques, explosifs, déchets nucléaires... ? • A quelle vitesse vont-ils traverser notre village ? Et enfin des rumeurs nous font peur qu'à la construction d'une seconde voie électrifiée le long de celle déjà existante, dans les deux ou quatre ans à venir ? Je vous prie de prendre en compte mes inquiétudes vis-à-vis de ce projet-d'autoroute-ferroviaire-Atlantique. Je vous prie d'agréer Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, mes salutations distinguées. Mr. CARTRON Jacques

Envoyé le: jeudi 29 mai 2014 18:39:40

Nom : Naboulet

Prénom : Guy

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Sainte Eulalie

Avis :

Le tracé et les modalités de réalisation des nouvelles voies de l'autoroute ferroviaire Atlantique tel que le projet le prévoit aujourd'hui, vont accentuer la partition déjà inacceptable de la commune de Sainte Eulalie, rendant encore plus problématique et contraignant l'accès aux grands axes de liaisons économiques et commerciales. L'usage qui sera fait dans le temps de cette liaison Nord/Sud ne pourra qu'amplifier à l'extrême et jusqu'à l'insupportable les nuisances sonores diurnes et nocturnes que provoquera le passage des convois. Ce projet, tel qu'il est envisagé à ce jour, dégrade ce secteur communal en pleine évolution en isolant

davantage la seule et importante zone d'activité commerciale de la commune de Sainte Eulalie de la quasi totalité de son territoire et du centre ville .Les nuisances créées par le trafic ferroviaire et routier qui en découlera ,vont affecter un grand nombre de résidents bien au delà de ceux déjà nombreux qui se situent à proximité des voies . L'impact,incontestablement négatif sur l'environnement que procure en ces lieux le maintien et la réalisation de cette nouvelle infrastructure telle qu'elle est prévue, abaissera l'attractivité de notre commune,induisant par conséquence une certaine dévaluation des biens fonciers et immobiliers. Les conditions d'exploitation (nombre de convois; de jour; de nuit; les week-end;)minimisé et/ou non précisé à ce jour par RFFrendra de plus en plus insupportable l'environnement en regard de la montée en puissance du trafic qui est prévu,et qui ne tardera pas à se réaliser dans le temps afin d'assurer le maximum de rentabilité. Il est indéniable que la transformation et l'usage de la voie ferroviaire tel quelle est envisagé à ce jour sur la commune de Sainte Eulalie va considérablement dégrader l'image que cette dernière s'est efforcé d'améliorer au fil des années,et aggraver sérieusement les conditions de vie des habitants pendant plusieurs dizaines d'années. Le développement économique s'il se veut "durable" ne doit pas ce faire au détriment du bien être humain. La suppression des passages à niveaux existants étant inéluctable selon les informations données avec parcimonie par les responsables du projet,la seule alternative crédible qui s'impose et qui semble réalisable techniquement pour palier à tous les inconvénients que procure la traversé de l'auroute ferroviaire sur la commune de Sainte Eulalie,est de procéder à l'enfouissement de la (des)voie(s) sur la plus grande partie possible de cette traversé. Je souscrit donc sans réserve à la solution d'enfouissement de la voie et demande que soit pris en compte la même exigence exprimé par les habitants de Sainte Eulalie.

Envoyé le: jeudi 29 mai 2014 22:22:52

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Villemomble

Avis :

Contribution à l'enquête publique de création de l'autoroute ferroviaire Atlantique Les écologistes dont je suis ont toujours été favorables au transport ferroviaire, plus sûr et moins polluant que le transport routier. Le projet d' autoroute ferroviaire est une idée qui va dans le bon sens. Mais celui présenté aujourd'hui ne nous convient d'aucune manière, et ce pour les raisons suivantes. D'abord le danger que ces trains vont représenter. Jusqu'ici, les opérateurs de fret ferroviaire se contentaient de mettre un wagon derrière l'autre, en fonction de leurs destinations. Aucune attention n'était donnée à la dangerosité provoquée par un éventuel effet domino, deux wagons se suivant pouvant transporter des produits inoffensifs pris indépendamment, mais très dangereux s'ils venaient à se rencontrer. Or, dans le cas de la gare de triage de Drancy - Le Bourget, les wagons sont projetés les uns contre les autres. Certes lentement. Mais nous avons bien vu ces derniers mois que même à une vitesse réduite, il leur arrive de dérailler. Donc, potentiellement, de se rentrer dedans à vive allure. Ces derniers mois, en Espagne comme au Canada, nous avons vu ce que l'effet domino pouvait entraîner comme catastrophe sur des trains longs ou lancés à vive allure. Nous ne voulons pas vivre cela dans nos villes. Ensuite, nous rejetons ce projet à cause du tracé proposé : la possibilité de passer en zone urbaine dense en Seine-Saint-Denis ressemble à une provocation. Utiliser la gare de triage de Drancy - Le Bourget ne fut-ce que pour faire transiter des trains d'un

kilomètre, même sans les stationner ni les trier, est inacceptable. Ce choix ne peut avoir notre assentiment pour les raisons suivantes : 1. La gare de triage de Drancy est située en milieu urbain dense, elle concentre déjà des risques chimiques et nucléaires avec le stationnement des wagons. Cet état de fait, connu de tous, a conduit le préfet à rédiger un arrêté de portée à connaissance. Celui-ci a eu pour effet immédiat de pénaliser les communes concernées en interdisant toute nouvelle construction dans un périmètre de 620 mètres autour de la gare, dépréciant les biens immobiliers privés et publics, limitant les projets d'équipements collectifs, tout cela sans pour autant garantir la sécurité des populations. Il est légitime que les habitants demandent à vivre en sécurité. Rajouter des trains immenses à cette gare ne va pas dans ce sens. 2. Cette zone subit déjà de nombreuses pollutions, notamment sonores (autoroutes A1, autoroute A3, aéroport du Bourget, aéroport de Roissy et la gare de triage, bien entendu). Celles-ci dégradent la santé des habitants. Elles génèrent stress et dépressions et ont un coût au niveau médical et social (agacement, anxiété, agressivité, fatigue...) non évalué. Or les nuisances sonores du passage d'aussi longs convois ferroviaires ne peuvent et ne doivent être négligées que les passages aient lieu le jour ou, a fortiori, la nuit. Enfin, nous dénonçons l'opacité de la méthode, sans concertation des élu(e)s et des associations, sans même d'information préalable. En effet, lors de la réunion du comité d'information et d'échange présidée par le Préfet sur la problématique de la sécurité autour de la gare de triage de Drancy, ce projet ne fut pas évoqué ! Cette attitude est méprisante. D'autant plus qu'il existe une mobilisation citoyenne organisée autour des problèmes liés à la gare de triage de Drancy - Le Bourget. Les écologistes ont une pensée globale, c'est pourquoi nous demandons qu'en plus des impacts environnementaux (positifs par la diminution des Gaz à Effet de Serre, en cas de passage des marchandises de camions vers des trains), économiques (positifs au moins par la diminution des risques d'accidents routiers), soient étudiés l'impact social et l'impact médical sur les populations actuelles et futures, et ce sur l'ensemble du parcours de la potentielle future autoroute ferroviaire. Nous demandons d'ores et déjà qu'à proximité de toute habitation, les mesures techniques les plus performantes soient mises en place pour limiter la pollution sonore. Nous demandons également que soient rendues obligatoires les mesures permettant d'éviter l'effet domino en cas de choc entre des wagons contenant des matières dangereuses. Nous demandons que le fluvial pour tout ou partie des trajets soit également étudié. Enfin, nous demandons la mise en oeuvre rapide de l'écotaxe. En effet, rappelons que cette mesure « vise à instaurer un cercle vertueux : dans une logique écologique, c'est un signal prix pour inciter à modifier les comportements en faveur de modes de transport plus durables ; elle permet aussi de faire payer l'usage des routes par l'utilisateur réel, tout en dégageant des recettes pour financer les infrastructures de transport, notamment le rail et le transport fluvial. Comme elle concerne aussi les camions vides, elle sera dissuasive et incitera les transporteurs à rationaliser leurs tournées » (Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie). Ainsi, la mise en place de l'écotaxe devrait permettre une moindre pression sur le fret ferroviaire ainsi qu'un report modal du transport de marchandises, souhaitable et attendu. En conclusion, les écologistes dont je suis demandent bien la création d'une autoroute ferroviaire et l'engagement de l'État d'une diminution du trafic routier sur les axes qui traversent nos communes, mais nous exigeons que le tracé soit revu et ne passe en aucun cas par la gare de triage de Drancy - Le Bourget ni par aucune autre zone urbaine dense. Une autre voie est possible.

Envoyé le: jeudi 29 mai 2014 22:44:09

Nom : giraud

Prénom : christèle

Département de résidence : 91

Ville de résidence : viry chatillon

Avis :

Je comprends que l'autoroute ferroviaire puisse être un enjeu écologique, mais la concurrence entre les transports routiers Européens fait que ce type de transport ne sera pas privilégié. Le paradoxe est que même la SNCF a réduit son frêt !! Il en faut pas oublier les victimes liées au déraillement à Brétigny, commune aussi concernée par l'autoroute ferroviaire, qui prouve une défaillance matériel. Alors utiliser les voix 24/24h nous ne sommes vraiment pas à l'abri. Sans compter tous les Franciliens qui empruntent le RER qui quasiment tous les jours rencontre un problème technique !!! Autant dire que certaine fois les incidents de la nuit risquent de perturber encore plus les voyageurs allant travailler !!!!!!! D'autre part , il y aura de toute façon des nuisances sonores et de vibrations pour les habitants de VIry. Une fois de plus le citoyen subit des décisions au nom de la collectivité car l'enquête publique reste pour moi une formalité avec une issue bien souvent loin des préoccupations des Français. Christèle Giraud

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 10:32:39

Nom : POUILLAUDE

Prénom : Nicolas

Département de résidence : 17

Ville de résidence : CHANIERS

Avis :

Monsieur le Commissaire Enquêteur, Une enquête publique relative à l'Autoroute ferroviaire VIIA Atlantique est actuellement en cours. Je suis riverain de la ligne ferroviaire concernée par ce projet (Pk 497 + 500 sur l'axe Bordeaux-Saintes) et m'inquiète des nuisances sonores que l'augmentation du trafic engendré par le projet ne va pas manquer de produire. Je lis en page 14/30 de la « Note de présentation non technique » qu'il est prévu à terme 4 aller/retour quotidiens pour des trains de 1050m. Sachant que j'habite à proximité de Saintes et que la voie unique Saintes-Niort constituera un goulet d'étranglement, j'en déduis que pour assurer ce trafic supplémentaire tout en maintenant la circulation des TER certains trains circuleront la nuit devant ma maison. Il est vraisemblable que, sans aménagement, ce trafic sera très perturbant et risquera de nous empêcher de dormir. Ma maison va donc perdre une grande partie de sa valeur. Je souhaite donc que vous puissiez répondre à ces 3 questions : 1.

Envisagez-vous la mise en place d'un mur anti-bruit le long de la ligne ferroviaire devant ma maison ? 2. A quelle indemnisation puis je prétendre du fait de la perte de valeur de mon bien immobilier? 3. Le Maître d'ouvrage, peut il prendre à sa charge un mur d'enceinte de mon jardin qui pourrait permettre d'atténuer le bruit ? Dans l'attente de vos réponses, recevez, Monsieur le Commissaire Enquêteur mes meilleures salutations. N.POUILLAUDE

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 10:41:53

Nom : Pedespan

Prénom : jean-pierre

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Saint Paul les Dax

Avis :

Je suis bien sûr en faveur du report modal vers le train du transport de marchandises! Cependant, avec l'Autoroute Ferroviaire (A.F), c'est la solution la plus onéreuse et la moins efficace qui a été retenue ! Avec l'A.F, on transporte surtout des camions et des remorques plutôt que du fret. Statistiquement on transporte un tiers de camions complets et deux tiers de remorques! Ce mode de transport (A.F) nécessite: - Des wagons surbaissés fabriqués par la société Modalohr (environ 400 000 euros pièce), - Gaspille de la place, - Gaspille de l'énergie, - Transporte peu de masse (360 tonnes), - La retouche des tunnels et des ouvrages d'art, et ce malgré les wagons surbaissés de Modalohr, -Des bases logistiques importantes par rapport au transport combiné par caisse. Au total, la facture de l'Autoroute Ferroviaire s'élève à 285 millions d'euros.....une paille par ces temps de crise!! Il est au contraire indispensable d'aller vers une compatibilité avec le CONTAINER STANDARD qui seul peut assurer des transports multimodaux: Bateau, Train, Camion, Péniche. Ce n'est pas les camions qu'il faut mettre sur les trains mais les containers. Un porte container moderne venant d'Asie peut transporter jusqu'à 12 000 containers. Après que le navire ait touché son port de destination, ces containers pourraient être distribués en train dans toute l'Europe!! Déjà en 2006, le bureau d'études indépendant Suisse SMA Pro-Trans, choisi et payé par la Commission de débat Public, avait considéré ce projet de manière très critique Le projet d'A.F est un gaspillage d'argent et ne règle rien! Il est prévu de transporter 500 camions par jour, 2 sens confondus, alors qu'il passe 15 000 camions jour sur l'A 10. De plus l'A.F risque de concourir à la liquidation des bases fret de Mouguerre et Hendaye. Le transport de fret ferroviaire est en constante régression en France et en Espagne; ce n'est certainement pas l'A.F, beaucoup trop chère à la tonne transportée, qui enrayera cette tendance! Enfin, le choix de la société Modhalor a manqué de transparence.

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 12:01:21

Département de résidence : 37

Ville de résidence : Nazelles-Négron

Avis :

Après avoir consulté le dossier et m'être entretenu à Amboise avec le Commissaire enquêteur, je suis globalement en faveur du projet pour les raisons de fond évoquées pour sa finalité, même si des améliorations sont sans doute souhaitables au niveau des terminaux de Dourges et Tarnos. D'autant qu'on craignait beaucoup plus le projet (concurrent ?) d'un doublement de l'autoroute A10 pour contourner Tours. En tant que riverains (non immédiats) de la voie ferrée, nous sommes moins impactés que par exemple à Blois. En tant qu'usagers de la ligne TER ou Intercités pour Tours, Orléans ou Paris, la seule crainte pourrait venir de conséquences sur la régularité du trafic, en particulier en cas d'immobilisation des convois, mais il y a déjà des déboires sur les horaires et l'entretien (et la mise aux normes) de cette ligne. Le projet peut être l'occasion d'une attention plus suivie pour cette ligne, avec quand même le risque de sacrifier le voyageur au détriment de la marchandise.

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 12:42:53

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Le Blanc-Mesnil

Avis :

Je suis contre la mise en place de l'autoroute ferroviaire passant par Le Blanc-Mesnil. Les nuisances sont déjà assez importantes avec l'autoroute A3 et le RER.

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 12:46:07

Département de résidence : 93

Ville de résidence : 93150

Avis :

Bonjour, Voici mon avis concernant la traversée de notre ville par l'autoroute ferroviaire Sur la commune de Le Blanc-Mesnil. Je suis contre cette autoroute nous avons suffisamment de nuisances avec la gare De triage. Merci de prendre en considération mon avis

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 12:48:03

Nom : DIET

Prénom : CATHERINE

Département de résidence : 17

Ville de résidence : CHANIERES

Avis :

Bonjour, Dans le cadre de l'enquête concernant le passage des trains par autoroute ferroviaire sur notre commune de Chaniers, je viens vous faire part de mon désaccord : en effet, la ligne de chemin de fer concernée passe au ras des maisons et cela engendre déjà en temps normal des nuisances pour des trains dits "normaux" alors pour des trains de près d'un km de long... De plus, nous avons 3 passages à niveaux les uns près des autres, ce qui veut dire que s'il faut un quart d'heure de fermeture à chaque passage, la ville de Chaniers et sa petite banlieue sera isolée sans possibilité de sortie directe : en cas d'urgence, cela risque de poser d'énormes problèmes. Nous avons 2 radars dans le village du Port-Hublé + 1 passage à niveaux : c'est beaucoup de choses, la route est très passagère et 3 passages à niveaux bloqués : bonjour les bouchons! La ligne ferroviaire est construite sur du remblais qui doit être refait très régulièrement, ces travaux se font généralement la nuit (et plusieurs nuits d'affilées) : à moins d'être complètement sourd, la nuisance sonore est ENORME!!!! Des trains d'une pareille grandeur ne vont qu'aggraver la situation et donc devoir refaire le ballast encore plus souvent! Espérant que mon avis puisse faire "tache d'huile", Cordialement Catherine Diet Riveraine un peu désespérée!

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 13:38:28

Nom : munsch

Prénom : laurence

Département de résidence : 60

Ville de résidence : silly le long

Avis :

Etant déjà très embêté par le passage à niveau de Le Plessis Belleville qui, tous les matins bloque notre passage, je conçois mal le rajout de 8 trains supplémentaires, à moins qu'il soit réalisé un passage ferroviaire en sous terrain ou avec un pont pour faciliter le trafic des voitures. Les usagers sont stressés par ses bouchons permanents et les amplifier n'arrangera pas cet état des choses ! Certaines personnes deviennent déjà très agressives !

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 14:39:32

Nom : cartron

Prénom : jacques

Département de résidence : 79

Ville de résidence : fors79230

Avis :

bonjour , je vous renvoi un courrier avec une modification merci Le 25 Mai 2014, Mr. CARTRON Jacques 25 rue de la poste 79230 FORS Tél. : 06-89-46-39-20 Mail : jacquescartron@orange.fr A Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, Préfecture du Pas-de-Calais (DAGE-BPUP) Président de la commission d'enquête autoroute ferroviaire Atlantique rue Ferdinand Buisson 62020 ARRAS CEDEX 9 Objet : Projet Autoroute Ferroviaire Atlantique Monsieur, C'est avec une grande stupeur et une très grande inquiétude que je viens de voir le futur projet RFF : Autoroute Ferroviaire Atlantique concernant la Ligne Niort-Saintes. Je vous fais part de mon fort mécontentement face à ce projet qui va causer des impacts irréversibles pour tous les riverains de cette ligne ferroviaire : sur les habitations, sur la vie quotidienne, sur la vie dans le village et son environnement. Fors va alors être divisé en deux, et va être déserté. Fors va-t-il devenir un village « fantôme » ? Ma propriété se situe au 25, rue de la Poste soit à 100 m du chemin de fer. Devant la mise en place de ce projet, j'attire votre attention sur beaucoup d'inquiétudes et de questions qui m'interpellent : • Pour la nuisance sonore et les vibrations, que proposez-vous ? Quelles isolations phoniques (double et triple vitrage), murs acoustiques ? Quel moyens envisagez-vous pour empêcher les tuiles de glisser... ?? Quelles protections de l'environnement (protection des « près communaux ») • Une question m'interpelle : avec ses ondes de chocs à répétition toutes nos installations : canalisations d'eau, assainissements et réseau électrique vont vieillir prématurément qui prendra en charge ses problèmes le jour venus. • Quel impact sur l'estimation de ma propriété ? Que vaudra-t-elle ? Quelle indemnisation puis-je espérer ? Ma maison va perdre de sa valeur. Peut-on espérer une baisse de notre taxe d'habitation ? De plus, • Combien de passages de Fret par jours ? Quel type de Fret ? Que vont-ils transporter ? Des produits dangereux : produits chimiques, explosifs, déchets nucléaires... ? • A quelle vitesse-vont-ils traverser notre village ? Et enfin des rumeurs nous font peur qu'à la construction d'une seconde voie électrifiées le long de celle déjà existante, dans les deux ou quatre ans à venir ? Je vous prie de prendre en compte mes inquiétudes vis-à-vis de ce projet-d-autoroute-ferroviaire-Atlantique. Je vous prie d'agrèer Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, mes salutations distinguées. Mr. CARTRON Jacques

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 14:49:02

Nom : Laloï

Prénom : Jean

Département de résidence : 08

Ville de résidence : Rethel

Avis :

Nous venons dans la région de Tarnos pour les vacances et ne voyons aucun côté positif au projet d'autoroute ferroviaire qui s'arrête à Tarnos. L'autoroute est beaucoup trop loin du site et les camions vont passer dans le village n'entraînant que des nuisances et de la pollution. L'accès et la sortie d'autoroute de Tarnos deviendrait un vrai cauchemard. Les camions qui repartent sur l'Espagne seraient tout autant nombreux voir plus important sur ce tronçon qui dessert des villes comme Biarritz, Bidart ou Saint Jean de Luz. C'est toute la région basco-landaise qui serait encombrée, polluée, sacrifiée. Pas d'intéret général, surtout des intérêts

privés, trop de villages subiraient des nuisances sur le tracé et en bout de chaîne, le site de Tarnos n'est pas adapté : nous sommes CONTRE CE PROJET.

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 17:53:24

Nom : DUPOY

Prénom : Patrick

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Je suis opposé à ce projet qui démontre encore une fois que les raisons mercantiles priment sur l'avis des citoyens directement concernés: quid des problèmes de pollution, nuisances sonores et dégradation des chaussées engendrés par les aller-retour des quelques 400 camions annoncés devant transiter au milieu d'une zone habitée (soit 800 trajets jour pour l'instant) ? Quid du problème de l'encombrement de la seule rocade menant à l'A63 pour les Tarnosiens utilisant chaque jour (c'est mon cas) cet axe pour se rendre à leur travail? Quid du blocage pendant plusieurs minutes par jour du passage à niveau de la rue Lénine, seul axe de communication direct de dépôt des enfants scolarisés au collège et résidant côté Tarnos nord? Idem pour l'accès au centre de loisirs? Idem pour l'accès au complexe sportif de La Baye? Idem pour l'accès à l'Ecole de musique?... Quant à la solution de faire payer le contribuable s'il s'avérait que le résultat d'exploitation était déficitaire, cela me laisse sans voix !!! Non merci donc !!!!!!!

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 18:25:16

Nom : DUPOY

Prénom : Catherine

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Encore un projet décidé en haut lieu par des gens non concernés!!! Et bien messieurs venez à Tarnos, venez vous rendre compte des désagréments de votre projet pour notre petite commune: odeurs et bruits incessants vont être à l'honneur dans une commune habitée et touristique. Et vous nous parlez d'environnement. On se moque du monde!! Il est tout à fait possible de trouver des terrains sans habitants dans les Landes ou ailleurs et tout aussi prêts des noeux routiers. Quid des allers et venues d'au minimum 400 camions? (Regardez une carte: Tarnos n'est pas à la frontière mais à 45 km de l'Espagne) Quid du blocage pendant 10 mn plusieurs fois par jour de la voie ferrée qui coupe la ville en 2? Quid de l'accès au collège?

au centre de loisirs? à l'école de musique? aux installations sportives? à la plage ???? (pour une région touristique dommage!!) Quelles seront les matières transportées en pleine ville? dangereuses, polluantes? Quid de la participation forcée du contribuable au financement du projet?? Quid de la participation forcée du contribuable pour combler les déficits d'exploitation? Par contre les bénéficiaires, ils vont où: pas dans la poche de la ville de Tarnos?? Quid des avantages pour nous tarnosiens: aucun, même au niveau emploi c'est ridicule Verra-t-on moins de camions et moins d'accidents causés par ces mêmes camions sur nos routes et autoroutes? j'en doute fort quand parallèlement on aménage des 2*3 voies Pourquoi ne pas faire ce projet de l'autre côté de la frontière, car la majorité des camions sont espagnols ou portugais? (la traversée du Pays Basque doit faire peur) Ce projet bien entendu doit avantager certains personnes financièrement. Mais que ces mêmes personnes prévoient ce projet chez elles! Quant au semblant d'enquête publique menée dans un centre commercial!! Ce n'est pas sérieux!! Je ne suis pas contre le ferroutage, comme il se pratique dans certains pays, mais pas au détriment une fois de plus des populations locales. Comment voulez-vous qu'on adhère à ce projet: population, mairie, conseil général,... tout le monde est contre. Bref c'est NON. Mais ce NON sera-t-il seulement entendu???

Envoyé le: vendredi 30 mai 2014 21:37:56

Nom : BARBARAY

Prénom : Denis

Département de résidence : 17

Ville de résidence : CHANIERES

Avis :

Les mesures de bruit ont été réalisées en ligne droite sur du ballast. Quelques kilomètres après Saintes en allant vers le sud, la voie traverse la Charente sur un pont en fer après avoir fait un virage serré à 90° au lieu dit Chauveau. Le trafic actuel est déjà fort incommodant (accélération après le virage, résonance sur le pont enjambant la Charente) et particulièrement les quelques trains de marchandise du fait de leur poids et de leur longueur. Faire passer des convois lourds et beaucoup plus longs ne peut que provoquer des émissions sonores encore plus fortes et persistantes. Ces faits me conduisent à m'opposer fermement au projet tel qu'il est décrit. Il conviendrait de prévoir : 1 - des dispositifs qui absorbent les vibrations du pont et atténuent les émissions sonores au passage des convois 2 - une refonte de la voie afin d'incliner le virage et de disposer des rails "sans soudure" pour permettre une circulation sans changement de vitesse. Merci de tenir compte de cet avis qui concerne plus de 100 personnes qui habitent à proximité.

Envoyé le: samedi 31 mai 2014 07:08:52

Nom : Jamet

Prénom : Patrick

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Pamproux

Avis :

Bonjour, Proche de la voie ferrée qui va supporter deux trains de ferroutage qui viendra compléter déjà les nombreux trains de marchandises, de plus sur un tronçon qui à ce jour ne bénéficie que d'une seule voie avec croisement dans les gares du parcours, je pense être fortement impacté par le bruit mais aussi par la sécurité. En effet, pour prendre l'impact du bruit qui dépasse aujourd'hui les normes légales, il me semble opportun d'installer des murs antibruit sur la commune de Pamproux. Ce mur pourrait également servir de système de sécurité car ils pourraient allégrement remplacer la pose de grillage qui n'aurait qu'un faible impact sur la sécurité. Enfin, je pense que très rapidement, le nombre de trains viendra à augmenter car même si aujourd'hui ceci n'est pas prévu dans l'enquête publique, mais signature du contrat Etat, Région et SNCF, on sait que le doublement de la voie va être rapidement mis en chantier et qu'elle permettra d'augmenter considérablement le nombre de TGV (ligne LGV permettant de mettre des trains directs Paris La Rochelle) mais aussi le nombre de train de marchandises. Il ne faudra pas que ces nouveaux trains viennent au détriment du TER de plus en plus utilisé par la population pour venir dans les villes plus importantes comme Poitiers et La Rochelle voir Niort et Saint Maixent. Merci de prendre en compte mes observations.

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 00:00:26

Département de résidence : 64

Ville de résidence : urrugne

Avis :

Trop d'argent dépensé serait mieux utilisé pour construire crèches,écoles,etc, que pour des rails que les camions ne prendront jamais pour trop cher

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 12:22:23

Nom : saint-avit

Prénom : jean-serge

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Ciboure

Avis :

La politique de relance économique par les grands travaux: Ça ressemble étrangement à la politique Keynésienne, ça. Sauf que Keynes prévoyait ces travaux sur un temps bien limité.

Dans le cas présent, l'autoroute ferroviaire et la LGV zébreront le territoire pour très très très très longtemps. Et tout cela pour qui? Sous couvert d'éliminer le mur de camions, de rendre l'air plus respirable en limitant les dégagements de particules fines et de CO2, dus aux camions; on va donner la jouissance de toutes ces infrastructures à qui? Et ben non, ce ne sera pas pour le gros des contribuables mais bien pour une poignée de boites privées (qui se chargeront bien de faire du chantage à l'emploi le moment venu). Ne soyons pas dupes. La musique, on la connaît et on nous la ressert régulièrement. Ce Grand Projet Inutile et Imposé sera destructeur d'environnement, à Tarnos comme sur tout le reste de la ligne et rendra obsolète des infrastructures déjà existantes et qui ne demandent qu'à être modernisées (Mouguerre, Hendaye pour ne parler que du Pays-Basque). Arrêtez cette gabegie et soyez responsables. Nous n'héritons pas de la terre de nos parents, nous l'empruntons à nos enfants. Pensons à eux, ne leur laissons pas une terre stérilisée.

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 15:13:01

Département de résidence : 17

Ville de résidence : saint germain de lusignan

Avis :

DEFAVORABLE

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 15:31:29

Nom : PIERRE

Prénom : CHANTAL

Département de résidence : 17

Ville de résidence : SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN

Avis :

défavorable pour les raisons suivantes : - nuisances sonores - baisse de la valeur immobilière - vibrations importantes donc dégradations... Pour information, la voie ferrée touche mon jardin.

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 17:18:55

Nom : LARCHE

Prénom : hristian

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Saint Germain de Lusignan

Avis :

Bonjour, Votre projet, sans doute motivé par le marché, nous donne à réfléchir en tant que riverains. En effet les habitations se trouvant à moins de cent mètres des voies, Amèneraient des désagréments insupportables, autant au niveaux des nuisances sonores que pour la quiétude de notre environnement et surtout aussi en ce qui concerne aussi les constructions et les dégâts que causeraient les vibrations très répétées. Cette mesure amènerait aussi une chute des prix de l'immobilier, voire l'impossibilité de vendre un bien, mais aussi affecterait la location de logements riverains aussi bien à l'année que pour les curistes et la villégiatures. Je pense aussi à d'autres domaines qui seraient les écoles, la circulation routière, la cure thermale, les bases de loisirs, la pollution des riverains par la circulation des convois qui vont amener des fumées de diésel dont on connaît l'extrême dangerosité etc, etc... Cordialement

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 17:21:20

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

Le projet d'autoroute ferroviaire tel qu'il est envisagé est une aberration concernant la ville de Tarnos il ne prend pas en compte l'impact écologique sur le plan local, l'impact sur les conditions de circulation et sur la sécurité des riverains . 400 camions de plus c'est de la pollution, de l'insécurité du bruit, de la circulation(l'entrée d'autoroute a deux portiques à Tarnos certains matin il faut déjà 10mn pour y accéder avec 400 camions supplémentaires on fait comment?) Les routes que vont emprunter ces camions ne sont pas du tout adaptées et des habitations les longent. La zone de déchargement est dans la zone industrielle et la circulation engendrée va mettre au frein au développement des industries déjà présentes et qui génèrent bien plus d'emploi que ce projet. Et sur le plan écologique 400 camions de plus vont nous pourrir l'environnement local par contre qu'est-ce que 400 camions de moins sur l'autoroute vers l'Espagne? une goutte d'eau. On se moque de nous. Je suis totalement contre ce projet.

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 18:03:56

Nom : GUERESSE

Prénom : ANNE DOMINIQUE

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Madame, Monsieur, Nous rencontrons déjà des difficultés importante avec la gare de triage à Drancy concernant des produits très dangereux stokés sans surveillance. Il est impossible pour les Darncéens de concevoir une autoroute ferroviaire. Il y a surement des gares en pleine campagne par laquelle ces autoroutes peuevnt passer mais évitons une ville importante en polulation comme Drancy. Cordialement

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 19:43:59

Nom : DI DUCA

Prénom : Alain et Christine

Département de résidence : 93

Ville de résidence : drancy

Avis :

Le passage de cette autoroute ferroviaire à la gare de triage de Drancy (93700) est une très mauvaise option pour toutes les raisons suivantes : - Si l'objectif - fort louable - de cet autoroute est d'ordre environnemental, il ne faudrait pas déshabiller Pierre pour habiller Paul : le gain potentiel escompté sur la qualité de l'air (suppression des camions), serait annulé par l'aggravation de la dégradation des conditions de vie des riverains de Drancy et communes avoisinantes en raison des nuisances sonores et du risque lié au transport de matières dangereuses, dont ces communes souffrent déjà. Et on ne parle pas de quelques milliers de personnes : rien que sur la zone de la gare de triage de Drancy, c'est plus de 200 000 hommes, femmes et enfants qui sont concernés ! - Il serait plus logique que le tracé évite la région parisienne, puisque les wagons ne sont PAS destinés à desservir la région parisienne (aucun déchargement), et que la ligne ne sera qu'un transit du nord de la France au sud, donc majoritairement de l'international vers l'international. Les marchandises à destination de la région parisienne continueront donc d'être chargées à leur arrivée aux ports du nord de l'Europe (Anvers notamment), n'emprunteront PAS cette autoroute ferroviaire, continueront d'être chargées sur des camions qui continueront d'encombrer les autoroutes de la région parisienne (notamment A1 et A86, surchargées de camions matins et soirs), donc zéro gain sur la pollution actuelle de la région parisienne ! - Ce projet d'autoroute ferroviaire vient percuter un problème déjà existant sur Drancy : la déclaration du Préfet en 2012 sur le risque lié au transport de matières dangereuses à Drancy. Il est donc tout à fait illogique et totalement injuste d'augmenter non seulement les nuisances sonores (notamment les nuits d'été particulièrement pénibles) mais également le risque lié au transport de matières dangereuses, déjà subis par les hommes, femmes et enfants habitant autour de la gare de triage de Drancy et communes voisines. Renseignez vous : sur les 6 derniers mois, plusieurs accidents de transports ont eu lieu à la gare, avec des wagons de matières dangereuses. Ce n'est donc pas exceptionnel. Et puisque le Préfet a déclaré que ce risque existait, il n'est pas normal que RFF puisse augmenter son trafic sur cette zone ! Où est l'intérêt écologique ? Ce risque est réel, et certains matins, l'atmosphère est puante, suite à des émanations des wagons. Et cela, on ne le sait pas avant d'acheter notre logement. - La configuration de la gare de triage est telle qu'il est aisé pour n'importe quel individu d'y accéder facilement, notamment depuis une passerelle enjambant les voies. Il y a déjà eu malheureusement des accidents (notamment un jeune imprudent tombé sur les lignes à haute tension !). On doit absolument considérer le

risque terroriste, ne serait-ce qu'un geste dément de de la part d'une personne isolée sur les wagons dangereux, facilement repérables et facilement accessibles (malheureusement, le geste fou au musée juif de Bruxelles le confirme encore récemment). Sauf que dans ce cas, ce ne sont pas quelques personnes qui décèderaient malheureusement, mais des milliers ! Et on ne pourra pas dire qu'on ne pouvait pas savoir ! Alors que dans les entreprises, les risques liés à la sécurité sont analysés, traités, et même sur-protégés parfois sur des brouilles insignifiantes, il est paradoxal qu'un risque majeur, concernant plus de 200 000 personnes soit magistralement ignoré, dans un but purement économique pour la SNCF, RFF et bien sûr le cabinet VIIA qui a préparé le tracé pour son client RFF. Et pourtant, la SNCF et RFF, c'est nous, non ? - Enfin, la dévaluation financière subie par nos habitations ayant suivi la déclaration du Préfet, qui ne faisait que se couvrir en cas de sinistre avant de quitter son poste, risque de s'amplifier si l'autoroute ferroviaire passe à Drancy. C'est une considération importante à prendre en compte, dans la mesure où les communes concernées sont habitées par des personnes de conditions modestes. Est-ce un hasard ? J'ose espérer que Mme la Ministre de l'écologie actuelle - fervente défenseuse d'une meilleure justice sociale - prenne cet argument financier des "petits - mais nombreux - propriétaires" en considération pour exiger de RFF et la SNCF - organismes publics - qu'ils remettent en question le tracé proposé par le cabinet VIIA, qui privilégie la solution la plus économique pour ... RFF ! Si ce tracé est adopté, ils nous enterrent encore plus. Un tracé par l'ouest parisien n'aurait certainement même pas vu le jour ! Pour toutes ces raisons, il est important que d'autres tracés soient envisagés, plus courts, plus justes, et surtout impactant beaucoup moins de personnes !! Si le coût économique est plus élevé, il doit s'apprécier à long terme. Envisager le triage de convois de wagons sur une région très peu peuplée paraît pourtant tellement élémentaire... La qualité de vie est essentielle et doit guider nos choix.

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 20:04:16

Nom : MOULAY

Prénom : Philippe

Département de résidence : 79

Ville de résidence : FORS

Avis :

Monsieur le Président de la commission d'enquête autoroute ferroviaire Atlantique Je viens juste de prendre connaissance du projet d'autoroute ferroviaire et de l'enquête publique en cours et ne vous cacherai pas ma surprise. Vivant dans la commune de Fors, ce projet va directement m'impacter, le projet d'autoroute passant juste au fond de mon jardin et à 30 mètres de mon habitation. Sans être exhaustifs, les risques majeurs me paraissent être les suivants : - Compte tenu de la longueur des trains, aucune voie routière ne permettra de passer d'une partie de la commune à l'autre (la voie ferrée passant au centre de Fors), nuisant de fait à l'intervention rapide des services de secours. - La voie ferrée n'étant pas clôturée sur toute la traversée de Fors, un risque important existe pour les enfants qui peuvent la traverser pour se rendre aux installations sportives par exemple. - Les trains pourraient transporter des matières dangereuses embarquées dans les camions. Sur ce point le risque de fréquence semble de prime abord moins important que lors de transports routiers ; par contre, compte

tenu de la concentration possible de ces matières, c'est un risque d'intensité qui est bien là avec des conséquences potentiellement lourdes pour les populations (incendie, explosion, pollution, etc...). En ce qui concerne les nuisances, d'évidence elles seront importantes : - Compte tenu de la proximité des habitations, le niveau sonore lors des passages de train sera insupportable pour les riverains et désastreux sur la qualité de vie. - La longueur des trains et la charge transportée généreront inévitablement des vibrations qui se propageront par le sol sur des centaines de mètres, une partie de la commune et des voies étant sur un plateau de roches calcaires ; cela aura d'évidence des conséquences sur les bâtiments, dont ma propriété qui date du 19ème siècle et est répertoriée par la direction régional du patrimoine et labellisée « Fondation du patrimoine ». Le projet ne prévoit pas à cette heure de mesures propres à supprimer, voire minimiser les nuisances et les risques sur la commune de Fors. Aussi, dans l'attente d'amendements, je ne peux que m'opposer à ce projet dans son tracé passant par Fors. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la commission d'enquête autoroute ferroviaire Atlantique, l'expression de mes salutations distinguées. Philippe MOULAY Villa Ste Agnès 31 rue de la Gare 79230 FORS

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 21:55:41

Nom : Pereira

Prénom : Maria

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Saint Germain de Lusignan

Avis :

J'ai appris que votre projet d'autoroute ferroviaire Atlantique passé par notre ville. Je suis inquiète de l'augmentation des nuisances sonores, pollution que nous allons subir ma famille et moi. En effet, nous vivons a moins de 100 mètres du passage à niveau , nous craignons très fortement les nuisances sonores du trafic routier lorsque les barrières vont s'abaisser sur la départementale 2 et des nombreux aller retour des trains de semi remorques. De plus je suis profondément inquiète quand à la baisse de valeur de mon bien immobilier que va engendrer une telle circulation. Ma maison deviendrais donc invendable à sa juste valeur. Je vous remercie de prendre en compte mes remarques et mon mécontentement sur les désagréments occasionnés.

Envoyé le: dimanche 01 juin 2014 22:59:03

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Fors

Avis :

A Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, Préfecture du Pas-de-Calais (DAGE-BPUP)
Président de la commission d'enquête autoroute ferroviaire Atlantique rue Ferdinand Buisson

62020 ARRAS CEDEX 9 Objet : Projet Autoroute Ferroviaire Atlantique Monsieur,
C'est avec une grande stupeur et une très grande inquiétude que je viens de voir le futur projet RFF : Autoroute Ferroviaire Atlantique concernant la Ligne Niort-Saintes. Je vous fais part de mon fort mécontentement face à ce projet qui va causer des impacts irréversibles pour tous les riverains de cette ligne ferroviaire : sur les habitations, sur la vie quotidienne, sur la vie dans le village et son environnement. Fors va alors être divisé en deux, et va être déserté. Fors va-t-il devenir un village « fantôme » ? Ma propriété se situe au 31, rue de la Poste juste à côté du chemin de fer. Devant la mise en place de ce projet, j'attire votre attention sur beaucoup d'inquiétudes et de questions qui m'interpellent : Pour la nuisance sonore que proposez-vous ? Quelles isolations phoniques (double et triple vitrage), murs acoustiques ? Quelles protections de l'environnement (protection des « près communaux ») ? Que proposez-vous contre les vibrations, (glissement des tuiles, fragilité des murs en pierres, usure prématuré des installations électriques et sanitaires) ? Quel impact sur l'estimation de ma propriété ? Que vaudra-t-elle ? Quelle indemnisation puis-je espérer ? Ma maison va perdre de sa valeur. Peut-on espérer une baisse de notre taxe d'habitation ? Etant situé à moins de 500m de l'église de Fors, classée monument historique, je dépends des Architectes des bâtiments de France pour toutes modifications extérieures, comment cela va-t'il se passer si une isolation extérieure est prévue ? Avez vous prévu le rachat de maison ? De plus, Combien de passages de Fret par jours ? Quel type de Fret ? Que vont-ils transporter ? Des produits dangereux : produits chimiques, explosifs, déchets nucléaires... ? A quelle vitesse-vont-ils traverser notre village ? Et enfin des rumeurs nous font peur qu'à la construction d'une seconde voie électrifiée le long de celle déjà existante, dans les deux ou quatre ans à venir ? Je vous prie de prendre en compte mes inquiétudes vis-à-vis de ce projet-d-autoroute-ferroviaire-Atlantique. Je vous prie d'agréer Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, mes salutations distinguées.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 08:42:06

Nom : BRIODIN

Prénom : Isabelle

Département de résidence : 33

Ville de résidence : SAINTE-EULALIE

Avis :

Je suis contre ce projet, -pour les nuisances sonores jour et nuit que cela va apporter, ces nuisances auront un effet à plus au moins long terme sur la santé, stress , fatigue etc... -la dévalorisation des habitations Il n'est pas concevable de faire passer des trains long, très longs, bruyants, très bruyants sur des voies qui longent de nombreuses habitations tout le long du parcours, sans parler du trafic automobile qui en sera perturbé, des passages qui passent par les voies qui vont être supprimés, donc un accès plus difficile. etc etc Cordialement.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 09:17:51

Nom : Ecole Primaire

Prénom : jules FERRY

Département de résidence : 17

Ville de résidence : St Georges du Bois

Avis :

Le proximité immédiate de l'école et de la voie ferrée, va provoquer des nuisances sonores et des vibrations longues et importantes lors des passages fréquents des longs trains prévus, ce qui aura une incidence non négligeable sur le comportement des enfants et à terme sur leur santé. D'autre part la fermeture très fréquente du passage à niveau entrainera, une accumulation des véhicules en attente sur la route avec nuisances sonores et dégagement de CO2, et comme la route sera fermée pendant ce temps, l'accès des secours et des ambulances proches sera réduit en en diminuant l'efficacité. Pour toutes ces raisons, nous ne sommes pas favorables à ce projet.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 10:50:28

Département de résidence : 93

Ville de résidence : le blanc mesnil

Avis :

je suis contre le projet d'autoroute ferroviaire dans l'état actuel, en effet personne ne se soucis de la population des agglomérations traversées .(population dense en seine saint Denis) Les communes concernées sont déjà soumises a de fortes contraintes pourquoi y rajouter des nuisances sonores et des risques de graves accidents. Bien que pour la suppression du fret par camion, je pense que l'on doit créer une ligne nouvelle pour privilégier la sécurité de tous et non la rapidité .

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 11:23:38

Nom : MORNET

Prénom : JEAN CLAUDE

Département de résidence : 17

Ville de résidence : ST GERMAIN DE LUSIGNAN

Avis :

résidant à moins de 100 mètres , je suis contre ce projet pour des raisons sonores et visuelles et possible dégradation susceptible d'atteindre la maison

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 11:38:42

Nom : LABORDE

Prénom : Dominique

Département de résidence : 17

Ville de résidence : St-Germain-de-Lusignan

Avis :

Je soussigné, Dominique LABORDE, Directeur depuis 2010 du Campus des Métiers de St-Germain-de-Lusignan en Charente-Maritime , déclare m'opposer au projet d'autoroute ferrovière traversant la commune. En effet, l'établissement, situé au 40 route de St-Genis, 17500St-Germain-de-Lusignan, à proximité immédiate de 2 passages à niveaux et accueillant chaque année plus de 630 apprentis serait directement impacté par ce projet. Outre les nuisances sonores et les éventuels impacts sur les bâtiments, celui-ci porterait un préjudice important en terme de circulation du fait du blocage simultané et régulier des passages à niveaux. Le projet constituerait également quelques inquiétudes sur le plan de la sécurité, nos jeunes fréquentant régulièrement les abords de ces voies en dehors du temps scolaire : pause déjeuner, sorties après les cours... Sachez également que le Campus possède un Internat de 65 places et le passage de train la nuit serait aussi néfaste à la qualité de sommeil de nos jeunes. Vous remerciant du crédit porté à ce courrier, je vous prie de recevoir, mes sincères salutations.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 12:03:12

Nom : ARANEGA

Prénom : Jennifer

Département de résidence : 16

Ville de résidence : BRIE

Avis :

Bonjour, Je suis conseillère principale d'éducation au campus de Saint Germain de Lusignan (CFA de la CMA17) et le projet d'autoroute ferroviaire atlantique me préoccupe. En effet, je suis inquiète des nuisances sonores répétées et de leur impact sur le bon déroulement des cours, plus encore, sur la sécurité des abords du campus et des jeunes qui le fréquente (700 apprentis). Enfin, la desserte de la gare de Jonzac étant déjà fort mal assurée, je crains que certains trains de voyageurs ne voient leurs horaires fortement modifiés, voire leur disparition, rendant impossible l'accès à notre centre de formation pour près de la moitié de notre effectif

qui arrive par la gare de Jonzac. Je me permets ainsi de vous faire part de mon avis défavorable à la réalisation de ce projet sur la commune de Saint-Germain-de-Lusignan.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 12:17:06

Département de résidence : 17

Ville de résidence : saint germain de lusignan

Avis :

Bonjour JE suis contre ce projet d'autoroute ferroviaire j'habite route de Clion , donc pas loin de la voie cordialement

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 12:35:04

Département de résidence : 17

Ville de résidence : SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN

Avis :

s'opposent au projet de réalisation de l'autoroute ferroviaire en raison des nuisances sonores diurnes et nocturnes, vibrations, accumulation de voitures aux passages à niveau, fermeture des passages à niveau freinant ou bloquant l'accès des pompiers et ambulances en cas d'urgence

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 13:19:42

Nom : Beulin

Prénom : Bernard

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Saint Germain de Lusignan

Avis :

Je ne suis pas contre ce projet que je réclame depuis des dizaines d années seulement ce que je souhaite c est que le matériel soit conçu pour faire un minimum de bruit .Je vois passer des trains tous les jours et il y en a certain qui passe sans que l on s en aperçoive , alors faites un effort sur ce point.. Merci

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 13:23:18

Département de résidence : 17

Ville de résidence : SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN

Avis :

J'émet un avis défavorable à ce projet; St Germain de Lusignan est une ville calme qui va être perturbée par les nuisances sonores de jour comme de nuit, les vibrations engendrant des fissures sur les maisons, la multiplication des files d'attente de voitures aux passages à niveau, sans compter le blocage des véhicules de secours aux passages à niveau fermés en cas d'urgence.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 13:34:52

Nom : marcou

Prénom : laurent

Département de résidence : 17

Ville de résidence : saint germain de lusigna

Avis :

je suis contre le projet d'autoroute ferroviaire atlantique qui traverse ma commune et aussi j'habite à moins de 100m de la voie ferroviaire

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 13:57:06

Nom : vignier

Prénom : claude

Département de résidence : 17

Ville de résidence : saint germain de lusignan

Avis :

Bonjour Je suis contre ce projet qui nuira à notre environnement Nous avons également de la location pour curistes qui cherchent de la tranquillité et sur saint germain jonzac, il y a beaucoup de locations qui vont se trouver dans la même situation sachant que jonzac est devenue une ville thermale se serait un frein à l'évolution de cette ville et ses alentours
Salutations à vous

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 14:04:10

Nom : DEVIGNOT

Prénom : Sophie

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Saint germain de Lusignan (fin 2014)

Avis :

Madame Monsieur, Je viens d'acquérir un terrain sur la commune de saint Germain de Lusignan afin d'y construire une maison. Aussi, la commune de St Germain de Lusignan sera particulièrement touchée par ce dossier préoccupant, sur le plan de la circulation routière, les nuisances sonores, le Plan Local d'Urbanisme, le marché de l'immobilier, les vibrations, et le Campus de métier, dans lequel j'enseigne. j'ai un avis DEFAVORABLE à ce projet tel qu'il est présenté.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 14:20:02

Nom : monnois

Prénom : yves

Département de résidence : 17

Ville de résidence : saint germain de lusignan

Avis :

mon avis est défavorable pour le projet d'autoroute ferroviaire atlantique

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 14:47:17

Nom : Delais

Prénom : Michel

Département de résidence : 17

Ville de résidence : 17500 st germain de lusignan

Avis :

Je suis pour limiter le trafic routier.Mais j aimerais savoir avant Convoi de train ,le jour? La nuit? arrêt de nuit de !!! à !!!??

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 15:07:44

Nom : DUCASSE

Prénom : Olivier

Département de résidence : 64

Ville de résidence : BAYONNE

Avis :

Un non-sens de faire circuler des centaines de camions sur l'A63 et sur les voies adjacentes, de Tarnos à la frontière franco-espagnole. Concernant ce tronçon, il s'agit d'un projet élaboré dans la précipitation, donc mal conçu avec une concertation à minima des habitants de ce bassin de vie.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 15:42:38

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Contrairement au site de départ, le site d'arrivée se situe dans un environnement riche en : - habitations et établissements d'enseignement et locaux professionnels - Dans une zone touristique Le futur itinéraire que devront emprunter les camions sur la commune de TARNOS est emprunté l'été par nombre de touristes à pied, à vélo, en voiture. Il est également emprunté à tout moment de l'année par une desserte locale importante (voitures, camions venant du port) et se situe dans la desserte du futur centre commercial se situant à ONDRES. Compte tenu du trafic existant et des risques accidentogènes, il n'est pas raisonnable de rajouter dans le futur des centaines de camions par jour sur cet itinéraire. Par ailleurs, le choix de ce site (situé dans une zone industrialo-portuaire) obérera de manière conséquente le futur développement économique des acteurs économiques locaux. Le SCOT à cette effet a émis un avis défavorable à ce sujet. Je n'évoque pas même pas les effets négatifs pour la population résidant en masse dans un proche rayon de ce site (pollution, nuisances sonores, vibrations, risques d'accidents). Il serait judicieux de reconsidérer la pertinence de ce site et d'envisager une nouvelle implantation sur un site moins impactant pour les acteurs privés et professionnels. Merci de m'avoir lu

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 16:51:27

Nom : NION

Prénom : Joël

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Saint-Germain de Lusignan

Avis :

Résidant à proximité de la voie ferrée un peu vieillissante sur laquelle ne circulent que des trains à moteur diesel, je m'étonne un peu qu'on veuille y faire passer dans l'avenir des trains "super-tanker" qui vont être une gêne considérable autant pour les riverains que pour les gens amenés à traverser les passages à niveau. A l'heure où on construit une deuxième ligne LGV pas loin de cette vieille voie ferrée, (ligne LGV ô combien importante qui permettra de gagner quelques minutes sur les trajets entre Bordeaux et Paris...) ne pourrait-on pas en profiter pour l'aménager et l'utiliser également pour le ferroutage? Cela permettrait au moins de ne pas gêner les riverains car elle est créée et donc loin des riverains et elle serait apte à supporter ces contraintes énormes. Peut-on avoir plus de précisions quant au tracé, à la fréquentation et à toutes les solutions envisagées? Merci de m'apporter une réponse.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 17:35:56

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

AVIS DEFAVORABLE à ce projet. Aucun intérêt écologique et situé en zone urbaine. Je réside à 150m du lieu prévu et il y a une crèche à 100m... Une catastrophe !

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 17:54:57

Nom : MARQUIGNON

Prénom : Karine

Département de résidence : 91

Ville de résidence : LARDY

Avis :

Bonjour, Nous habitons à 50 m de la future Autoroute Ferroviaire Atlantique comme beaucoup de personnes dans l'Essonne et nous sommes très inquiets quant à l'augmentation du nombre et de la tailles des trains annoncées. Notre inquiétude est centralisée sur le bruit que va engendrer cette augmentation. L'étude demandée par l'Autorité en 2012 évalue une hausse du bruit de 0.2 à 0.8 dB mais comme vous le savez c'est une moyenne donc l'amplitude est plus grande ; c'est donc très théorique. Dans la pratique, on sait très bien qu'il faut voir le chiffre à la hausse. Le BRUIT est une nuisance à prendre en considération autant que la pollution. Le but de cette entreprise est bonne mais dans la pratique si vous (Élus) ne faites rien alors ce sont vos électeurs qui en subiront les conséquences et vous indirectement. De

plus les économies réalisées par l'État pour soigner les maladies dues à la pollution seront nulles car les nuisances sonores vont augmentées les dépressions et autres maladies induites par le bruit . En conclusion, la nuit nous ne pourrions pas dormir et la journée nous ne pourrions pas profiter de nos jardins. La solution pour que tout le monde soit content c'est la construction de murs antibruits efficaces tout le long de cette autoroute et surtout dans les villes traversées par cette dernière. Nous sommes très très étonnés que les élus n'aient pas plus informé les riverains car nous avons appris l'existence de cette enquête publique par hasard dans le Parisien du 27 mai 2014 mais également que la condition sinequanone pour la mise en place de cette autoroute ferroviaire ne soit l'installation de ces murs antibruits à moins que les Élus de nos villes n'aient pas été associés au projet et là c'est une honte. nous vous remercions de bien vouloir nous tenir informés de la suite que vous comptez donner à notre requête. Bien cordialement M. et Mme MARQUIGNON

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 19:14:37

Nom : brocque

Prénom : michel

Département de résidence : 93

Ville de résidence : drancy

Avis :

nous sommes contre le passage de cette autoroute ferroviaire dans notre commune des produits hautement dangereux circulent et stationnent déjà sur notre ville sans que personne ne prête attention ni à nos vies ni à notre santé malgré l'alerte émise par nos élus faut-il attendre qu'une catastrophe se produise pour que nous soyons entendus la voix des citoyens a malheureusement trop peu de valeur lorsqu'il s'agit d'argent empoché par de grosses entreprises

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 19:18:34

Nom : CHAPEAU

Prénom : JEAN-MARC

Département de résidence : 85

Ville de résidence : mortagne sur sevre

Avis :

Madame Monsieur je viens d'apprendre que ma maison située au 10 rue de Maurepas 79230 FORS fait partie des logements concernés par votre autoroute ferroviaire et je m'inquiète par les nuisances de trépidation du sol et des nuisances sonores malgré une rénovation totale en 2006 et un classement imposé par l'architecte des Bâtiments de France .je me permet de vous

demander quelle mesures seront prises pour atténuer ses nuisances .je vous en remercie par avance cordialement jean-marc Chapeau

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 19:52:13

Nom : DE OLIVEIRA

Prénom : GEORGES

Département de résidence : 17

Ville de résidence : ST GERMAIN DE LUSIGNAN

Avis :

Nous sommes opposés au projet d'autoroute ferroviaire passant sur notre commune de St Germain de Lusignan. Notre maison est située à 200 metres de la voie ferrée. Ne dites pas que les nuisances ne portent pas à cette distance: nous entendons déjà clairement les trains actuels, les portes et fenêtres fermées. C'est détruite notre village. Déjà des projets d'achat de maison sont annulés simplement avec l'affichage de cette enquête publique. Une fois la LGV réalisée, l'autoroute ferroviaire peut utiliser la voie de chemin de fer de la ligne TGV actuelle, où déjà les nuisances ont été gérées et des installations en place.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 20:19:39

Nom : Dornier

Prénom : Christophe

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Jonzac

Avis :

Monsieur le Commissaire enquêteur J'ai rencontré vendredi dernier le Commissaire Enquêteur à la mairie de Pons. Ma visite avait deux objectifs : En premier lieu, signaler que mon habitation n'était pas prise en compte dans l'enquête acoustique alors qu'elle ne se situe qu'à quelques mètres de la voie ferrée (elle est classée comme bâtiment "non sensible") et en second lieu pour déposer une liste écrite de mes doléances que j'ai remis au commissaire enquêteur. Mes demandes s'appuient sur les éléments que j'ai pu trouver dans les différents documents de l'enquête. Or, au fil de la conversation avec le commissaire enquêteur, je me suis aperçu que nous n'étions pas forcément en accord sur le nombre de trains susceptibles de passer à Jonzac. Le commissaire enquêteur estimant que le trafic sera au plus de 2 allers-retours par jour. Et que de plus, cette ligne ne sera plus utiliser lorsque la LGV sera réaliser. N'ayant pas eu le temps de rechercher dans les documents présents en mairie ce qui motivait mes craintes, je me permets de vous préciser les documents de l'enquête sur lesquels je m'appuie. Ainsi, à la page 49 du volume 3, il est dit que dans la phase "projet", le trafic serait

de 3 allers-retours quotidiens (soit 6 trains), puis ce même trafic est estimé à 4 allers-retours (8 trains) à la page 18 du volume 2. De plus pour la phase "programme" qui débutera en 2018 (page 15 volume 2), le potentiel de trafic des trains est estimé à 25 allers retours (page 18 - volume 2) ou encore de 10 à 20 allers-retours quotidiens (page 49 - volume 3). C'est d'ailleurs ce trafic qui semble avoir été pris en compte dans l'étude acoustique (page 18 volume 4) Etude qui estime le bruit supplémentaire la nuit à plus de 9 dB sur la ligne Saintes-Jonzac-Bordeaux. Il est écrit (page 18 volume 2) que la présence d'une voie unique entre Saintes et Niort limiterait dans le cadre du projet le trafic à 4 allers-retours quotidiens. Il est également écrit (page 14 - volume 3), qu'après 2029, les travaux de mise en gabarit haut de l'itinéraire Bordeaux-Poitiers via Angoulême seront réalisés. De ceci, j'en déduis que dans un premier temps (dans la phase "projet"), il peut y avoir 4 allers retours (donc 8 trains) par jour sur la ligne passant à Jonzac, et que dès 2018, dans la phase "programme", il peut y avoir 20 allers-retours sur cette ligne (Saintes-Jonzac-Bordeaux). La lecture de cette enquête est particulièrement laborieuse car elle semble parfois contradictoire. Je me permets donc de demander si la lecture que j'en ai fait est elle la bonne. Si effectivement le nombre de trains que j'ai lu est le bon, compte tenu de leur nombre, de leur longueur, les vibrations et les bruits que tous les riverains (et au delà) subiront seront inadmissibles. Des solutions techniques dont le coût sera largement supérieur au 9000 euros par maison prévus dans les mesures compensatoires sont à prévoir. En plus de l'isolation phonique des maisons des murs anti-bruit seront indispensables. Les vibrations devront également être traitées. Sans ces véritables mesures compensatoires, j'emets un avis extrêmement défavorable à ce projet.

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 20:57:48

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Saint Germain de Lusignan

Avis :

AVIS DEFAVORABLE

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 21:08:52

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Saint Germain de Lusignan

Avis :

Je suis contre le projet d'autoroute ferroviaire certes cela éviterais des émissions de gaz a effet de serre mais la qualité de vie dans notre commune s'en trouvera très dégradée surtout au niveau du bourg et de l'école (bruit, circulation, vibrations).

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 21:48:46

Nom : Bretonneau

Prénom : Thierry

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Le Blanc Mesnil

Avis :

Je suis contre le projet du passage de l'autoroute ferroviaire dans la zone tres urbanisee des gares de Drancy et Blanc Mesnil en region Parisienne. Nuisance sonnores. Danger des matieres dangereuses transportees (incidents frequents ces derniers mois sur des wagons en stationnement) Devalorisation des biens immobiliers. Un passage en zone peu dense en population serait preferable afin de limiter toute nuisances relative a ces types de transport
Bien á vous Thierry Bretonneau

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 21:56:15

Nom : Gosse

Prénom : Sylvie

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Le Blanc Mesnil

Avis :

Je demande l abandon du projet de l'autoroute ferroviaire passant sur les communes tres urbanisees de la region parisienne et notamment Le Blanc Mesnil et Drancy. Nous devons pouvoir vivre en toute securite, en absence de bruits sonore, le contournement de la region parisienne est indispensable a la serenite d'une population qui subit deja de nombreuses pollutions de tout types. Merci, de ne pas en rajouter

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 22:03:24

Nom : Brossard

Prénom : Jeanne

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Jonzac et St Germain de Lusignan

Avis :

Les deux communes seront fortement impactées par la ligne ferroviaire devant transporter les camions d'une frontière à l'autre; elles sont traversées de part en part par cette ligne. L'importance des convois que l'on considère leur poids, leur longueur ou leur fréquence quotidienne, entrainerait une perte d'attractivité évidente pour les curistes et les touristes qui permettent aujourd'hui à ces deux communes de se développer et de vivre alors que la conjoncture est si négative. Nos élus ont œuvré depuis plus de 30 ans pour mettre en place cette activité thermale qui maintenant est en plein essor; nous n'entendons pas voir tous ces efforts anéantis. Nombreux sont les citoyens de ces communes qui ont investi et investissent encore autour de cette activité. Si la ligne devait devenir ce que vous nous proposez, tous ces gens verraient leurs biens dévalorisés, leurs activités commerciales détruites. Est-il bien raisonnable par les temps qui courent de perdre des activités qui génèrent du travail et de la vie dans toute une région? Nous verrions également la circulation complètement paralysée dans nos communes à chaque passage de train puisque leur longueur ferait que tous les passages à niveaux seraient fermés en même temps et ceci 50 fois par jour. C'est tout simplement impensable! La vie de nos communes ne peut pas être stoppée à chaque instant par le passage du train qui ne va en plus lui être d'aucun profit surtout si la fermeture de la gare de Jonzac est envisagée. Que deviendraient les usagers qui prennent le train tous les jours pour rejoindre leur lieux de travail au lieu d'encombrer les routes du secteur? Ne contribue-t on pas de cette manière aux économies d'énergies préconisées et également à la diminution de la mortalité sur les routes? Que deviendront tous les lycéens et les étudiants qui empruntent le train pour aller étudier? Que dire des nuisances sonores générées par tous ces allers et retours?

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 22:11:25

Nom : Gosse

Prénom : Jeanine

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Stop aux nuisances de tous types! Nous exigeons l'abandon du passage de l autoroute ferroviaire dans les zones tres urbanisees de la region parisienne telle que la ville de Drancy. Il ya suffisamment d espace et de voies ferrees hors region parisienne, pour ne pas affliger à ces populations des nuisances supplementaires Merci de prendre en compte nos conditions de vie

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 22:18:38

Département de résidence : 17

Ville de résidence : jonzac

Avis :

Je suis défavorable au passage du ferroutage dans les communes de st germain de lusignan, Jonzac et les communes aux alentours. bien que le ferroutage soit un réel bienfait contre les effets de serre; ces deux communes ont près de la voie ferrée des écoles, centre de formation, thermes, collège et hôpital à proximité. ce qui créerait de réel nuisance au niveau du bruit, des vibrations sans parler des difficultés de circulation dans ces communes pendant les travaux.Des travaux tels que la LGV qui reliera Paris à Bordeaux ne pourraient ils pas supporter ce genre de transport sans abimer les petites communes?

Envoyé le: lundi 02 juin 2014 23:44:16

Département de résidence : 17

Ville de résidence : St Germain de Lusignan

Avis :

Bonjour, J'ai parcouru une grand partie du projet, au moins pour la partie concernant la commune de St Germain et je n'ai pas trouvé de projet d'électrification de la ligne. En effet, le tronçon qui traverse la commune est non électrifié et à ce jour, les trains sont propulsés par énergie moteur diésel. Je n'ai pas ressenti de nuisance olfactive et/ou visuelle des gazs d'échappement mais ceux-ci existent quand même. Le trafic est annoncé en prévision de croissance ce qui va entraîner fatalement une augmentation non négligeable de la pollution due aux gazs d'échappement. De plus, les données quantifiées d'augmentation d'allers-retours sont estimées à l'horizon 2021 de 10 à 20 AR. Ce qui est curieux, c'est que les chiffres restent stables après 20121 comme si la croissance s'arrêtait. Alors, la question que je me pose est: va-t-on sur 10, 20, 30 ou plus d'AR. Les estimations me semblent plutôt aléatoires car estimer un trafic avec des chiffres allant du simple au double ne me semble pas rendre crédible les études d'impact. En effet, faire passer 10 trains par jour sur une ligne qui n'en voit passer que moins de 10 actuellement fait progresser son activité du double. Mais en faire passer 20 de plus, nous entrons alors dans votre dénomination d'AUTOROUTE ferroviaire. Et la, je suis très réservé sur les études d'impacts environnementaux: nuisances sonores, nuisances de vibrations, nuisances visuelles, nuisances de pollution (diésel) sans parler du risque technologique (transport de matières dangereuses). Je n'ai pas vu non plus dans vos études l'évaluation du risque lié aux sols. La voie ferroviaire traverse des terrains argileux sujets au gonflement des argiles en hiver. Les cartes du ministère de l'environnement en font état. Nous ne connaissons pas l'impact du passage d'un convoi de 1035m chargé de remorques de camion de 30 tonnes sur les vibrations du sol en cours de séchage (retrait de l'eau des argiles). Ce passage de train est selon vos chiffres de 10 à 20 AR par jour, ce qui fait 20 à 40 trains. Au vu de ces remarques, je suis dubitatif sur les études d'impact publiées. Elles ne montrent qu'un aspect très limité de l'impact des 20 à 40 trains qui seront amenés à traverser notre commune. Aujourd'hui, installé dans mon jardin, j'entends arriver les trains (type TER, au diésel mais nouvelle génération, peu bruyants avec seulement 4 wagons), passer derrière chez moi à une centaine de mètres et continuer sa course. Cela ne prend que moins de 3 minutes. De même, quelques trains de marchandises, beaucoup plus bruyants avec près de 17 wagons passent sur cette voie. Cela prend 2 minutes de plus mais 4 fois par jour. Demain, je n'envisage pas d'entendre et de subir le passage de 20 à 40 trains supplémentaires, de 1035 m de long qui va mettre plus de 6 minutes pour traverser mon espace de vie. Sur la journée, je devrais subir (et les autres riverains qui longent la ligne) entre 120 à 240 minutes de nuisances par jour. Une dernière remarque, le terrain n'est pas plat et j'entends la poussée des moteurs pour gravir une

petite déclivité. Les 2 locomotives qui vont tracter un convoi de 1035 m seront obligées de monter le régime moteur pour atteindre le haut de la colline: merci le bruit. en vous remerciant de prendre en compte mes remarques.

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 08:01:19

Nom : GERMAIN

Prénom : Philippe

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Labenne

Avis :

Monsieur le Commissaire-Enquêteur, Je suis résolument contre ce projet qui ne résoudra en rien le problème du nombre de camions sur l'axe Hendaye-Bordeaux, vu le faible nombre de véhicules qui seront transportés (<400/j) par rapport au milliers (~9000) qui circulent sur l'axe routier. Par ailleurs, les nuisances, pollution, circulation locale, bruit, etc...seront en forte hausse pour la population locale et les infrastructures routières semblent sous-dimensionnées pour absorber correctement cette augmentation. Par ailleurs, les investissements seront importants puisque de nouveaux ouvrages (ponts, tunnels) devront être adaptés pour pouvoir assurer le passage des remorques de camions alors qu'une solution par conteneur permettrait l'utilisation de l'existant et serait compatible avec un transport modal qui viendrait se raccorder au port de Bayonne et se connecter avec d'autres modes de transport tel que le merroulage. On a beau nous répéter que les investissements seront transparents pour l'argent public, nous avons déjà été échaudés par de tels projets soit-disant indispensables qui comportent des clauses très bien cachées de subventions publiques en cas de non-retour sur investissement (cf A65). Et maintenant c'est trop tard, La manque de transparence affiché, puisque le maire de Tarnos, premier concerné n'a toujours pas eu accès au contrat de concession, nous porte à croire que de telles clauses sont aussi susceptibles de faire partie de ce contrat. Pour finir, la tenue d'un débat public obtenu au forceps à 3 jours de la fin de l'EP, n'est pas de nature à rassurer les habitants des communes concernées, de trop nombreuses zones d'ombre subsistent pour croire les arguments des partisans de ce projet. En vous remerciant de votre lecture. Avec tout mon respect pour votre intégrité. Philippe GERMAIN

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 08:20:28

Nom : bourcier

Prénom : christiane

Département de résidence : 79

Ville de résidence : aiffres

Avis :

domiciliée sur les "hauteurs" d'Aiffres, j'entends la nuit et la journée surtout le matin les trains qui passent car nous sommes dans un milieu sonore et de plus certains trains klaxonnent plus ou moins fort aux passages à niveau ce qui amplifie le bruit Ces trains sont pour certains très longs et l'on perçoit le bruit des roues sur les rails pendant un long moment Je crains donc l'augmentation des trains sur ce réseau Cordialement

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 08:46:45

Nom : plano

Prénom : anne marie

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

je vis en bordure de la rd 85,et j'estime que les nuisances sonores et environnementales telles que la pollution de l'air seront encore augmentées par la mise en service de l'autoroute ferroviaire. de plus cette portion de route est déjà très encombrée a certain moment de la journée et dangereuse pour les cyclistes (élèves du collège, lycée ...) et cyclomotoristes.

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 10:29:07

Département de résidence : 17

Ville de résidence : CHANIERES

Avis :

Messieurs Il est intéressant de remédier à la pollution due au trafic routier. Toutefois, certaines réserves sont à prendre en compte dans ce projet qui doit traverser une commune rurale située entre Saintes et Cognac, CHANIERES : - de nombreuses habitations et commerces de part et d'autre de la voie et à proximité directe - plusieurs Zones d'Intérêt Patrimonial - le long de la vallée de Charente, pittoresque et naturelle - une zone inondable importante, qui rend certaines voies d'accès aux habitations et aux personnes impraticables, et ce d'autant plus si les passages à niveaux situés dans le village sont immobilisés. Des nuisances importantes sont à craindre pour les personnes (sonores, diurnes et nocturnes) et les maisons (fissures, vibrations), et globalement un impact conséquent sur la qualité de vie. Notre famille vous communique ses plus vives réserves et inquiétudes. Cordialement

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 10:55:50

Nom : Perroton

Prénom : Eric

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Saint Sever de Saintonge

Avis :

Bonjour, Actuellement résidents récents de la commune de St sever de saintonge, c'est avec surprise que nous avons appris la mise en place de cette autoroute ferroviaire. Nous avons par ailleurs résidé sur la région parisienne pendant plusieurs années non loin d'une ligne ferroviaire où des trains de marchandises circulaient et nous avons pu constater les nuisances importantes que génère ce type de convoi, en particulier sonores et de sécurité. Nous nous interrogeons quant à l'itinéraire choisi, sachant qu'il s'agit d'une ligne qui traverse des villages à quelques mètres parfois des maisons de bourg, notamment sur notre commune. Dans ces cas précis, des aménagements pour limiter les nuisances seront difficiles voir impossibles vu les contraintes techniques et humaines. Nous attirons votre attention sur les risques liés à la lourdeur, la longueur, et aux passages répétitifs de ces convois dans les bourgs non adaptés, (sécurité aux passages à niveau, bruits , impacts environnementaux et sur les batiments notamment anciens et parfois classés). Il semble qu'un autre tracé soit envisagé à proximité de la ville d'Angoulême, même s'il est difficile de connaître la ligne exacte empruntée ..., dans l'hypothèse qu'il s'agisse de la ligne tgv actuelle, il nous paraît plus opportun de l'utiliser, en effet cette dernière est plus sécurisée et mieux équipée d'une manière générale pour ces grands trains. Enfin nous nous interrogeons sur l'impact positif global de la mise en place de cette ligne, car malheureusement, souvent les nouvelles idées coûtent chers à la mise en oeuvre et à l'utilisation, les transporteurs routiers ne préféreront ils pas rester sur les routes ? Merci.

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 11:06:24

Nom : LETACONOUX

Prénom : Catherine

Département de résidence : 40

Ville de résidence : LUCBARDEZ

Avis :

Je suis opposée à ce projet d'autoroute ferroviaire. C'est une très mauvaise réponse à un vrai problème posé par le transport des marchandises en France. J'ai participé à la réunion publique qui s'est tenue à TARNOS le 01 juin 2014, et je suis effarée de la vacuité des arguments avancés par le Conseiller Régional de la Région Aquitaine : c'est d'intérêt général, européen (tout est dit) et avec ce projet, la transition énergétique est en marche ! Ce ne sont pas ces arguments qui risquent de convaincre les Tarnosiens impactés de plein fouet par ce projet ! Tout d'abord, je ne peux qu'être scandalisée par le calendrier retenu, qui fixe des dates pour une enquête publique, alors que le contrat de concession est déjà signé (le 20 mars 2014 entre l'Etat et VIAA) De qui se moque t-on ? Au delà de l'impact direct sur les habitants de TARNOS, je retiens que ce projet ne répond à aucune attente en matière de transport

ferroviaire du fret. - 300 millions d'euros de fonds publics dépensés pour transporter entre 280 et 480 camions/jour de Tarnos à Dourges environ 1000 km sans sortie intermédiaire, alors que le flux de camion sur l'A10 et la N10 est de 10 à 15 000 /jour ! - Ce projet se limite au transit, pour lequel des solutions existent déjà, il s'agit du "merroutage" <http://www.greenetvert.fr/2012/10/17/merroutage-camions-voyagent-bateau-espagne-france/67701> - Les trains combinés (containers sur wagons) transportent déjà du fret entre Bayonne et Lille, plus de 358 tonnes tout en étant plus souples. - Transporter des camions complets sur des trains, c'est transporter 1/3 de charge inutile - Nécessité d'acheter à prix d'or des wagons spéciaux de 370 000 euros/pièce, mais pas assez surbaissés, ce qui nécessite de retoucher l'ensemble des tunnels qui jalonnent le parcours ! - Le concessionnaire nous a précisé que le tarif serait de l'ordre de 0,75 euros/km, ce qui permettrait à cette "autoroute" d'être rentable : "Ben voyons" , à partir du moment où les investissements nécessaires sont financés par des fonds publics ! tout baigne... - Aucun autre pays européen n'envisage de construire une "autoroute ferroviaire" comparable. D'autres solutions existent fonctionnent, et pourraient satisfaire les besoins et les attentes des transporteurs, encore faut-il que des moyens y soient consacrés et que l'argent public ne soit pas gaspillé dans un projet inutile et ruineux. Le fret ferroviaire mérite mieux qu'un enterrement de première classe pour laisser place à cette ineptie qu'est l'autoroute ferroviaire.

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 11:28:34

Nom : LEUENBERGER

Prénom : PATRICIA

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Bayonne

Avis :

Pour le transport des marchandises par le rail. Contre ce projet coûteux, écologiquement nul, socialement dévastateur, engagé sans concertation démocratique.

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 12:12:57

Nom : Archimbaud, Sénatrice de Seine-Saint-Denis

Prénom : Aline

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Montreuil

Avis :

Dans le cadre de la lutte contre la pollution de l'air et le dérèglement climatique, je suis évidemment favorable à un très large développement du ferroutage en France et en Europe.

Le projet d'autoroute ferroviaire est donc une idée qui va dans le bon sens. Il est plus sûr et moins polluant que le transport routier. Ceci dit, il ne me paraît pas possible de lancer ce projet sans qu'auparavant, premièrement, le tracé lui-même ne soit étudié de façon à ne pas rajouter en zone urbaine dense des nuisances et du danger (la gare de triage de Drancy concentre déjà des risques de pollutions chimiques et radioactives à prendre en compte sérieusement). Deuxièmement, pour cela il faut une très large concertation des acteurs locaux et régionaux avant le lancement du projet. Troisièmement, il faut penser à la connexion entre de telles autoroutes ferroviaires et un nécessaire maillage fin de ferroutage à mettre en place, au plus près notamment des acteurs économiques de notre région et de notre département.

Aline Archimbaud, Sénatrice de Seine-Saint-Denis

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 13:45:26

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

J'ai assisté à la réunion publique qui s'est tenue à Tarnos le 2 juin 2014. Les personnes participantes à la réunion ne m'ont pas convaincu sur ce projet. Au contraire, je m'interroge sur la pertinence d'une autoroute ferroviaire tant sur le plan économique qu'environnemental. L'état va dépenser des sommes importantes pour un projet qui ne paraît pas économiquement rentable. La baisse du nombre de camions empruntant l'autoroute n'est pas significative et ne justifie pas un tel projet sur le plan écologique. Non aux gaspillages. L'implantation sur la ville de TARNOS est un choix fait au détriment de la population et de l'intérêt collectif communal. je ne vois que des aspects négatifs pour la population: -augmentation du nombre de camions circulant jour et nuit à proximité de lieux d'habitations, de lieux de vacances (tourisme été). Bouchons, risque d'accidents de la route. -une augmentation du bruit, de la pollution atmosphérique. Ce projet est source de nuisances. je suis contre cette autoroute ferroviaire à TARNOS.

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 13:46:26

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Ma réflexion porte sur les impacts indirects du trafic routier du terminal de transbordement de Tarnos : Après une lecture approfondie de l'étude acoustique figurant dans le dossier (février 2014), je me pose des questions sur l'objectivité du diagnostique initial. Il va s'en dire que si l'étude sonore actuelle est minimaliste, voire très en deçà de la réalité, les niveaux sonores calculés en situation de projet seront inférieurs aux seuils de définition d'un bâtiment Point Noir Bruit du Bruit Routier (70 dB(A) le jour et 65 dB(A) la nuit). Aucun PNB ne créé par le projet et donc aucune protection acoustique n'est à prévoir du point de vue réglementaire. N'est-ce pas la le but inavoué de la société VIIA ? Lorsqu'on veut mener une étude d'impact

acoustique d' un projet, les mesures qui vont permettre de dresser un état initial se font dans les conditions les plus défavorables de façon à être sûr d'être en dessous des seuils réglementaires. En l'occurrence, les périodes ou les niveaux acoustiques actuels sont les plus importantes sont les jours de semaine ouvrés, aux heures d'embauche des entreprises locales (Turboméca 1500 employés), le pôle Bertin (300 employés), et toutes les entreprises situés vers la zone portuaire combinées aux trafics des poids lourds. Les pics sonores se situent donc entre 7h et 9h puis de 17h à 19h. Les fiches en annexes du document, pour le point MP4, représentent des mesures faites le mardi 1 octobre 2013 entre 11h15 et 12h15 et le lundi 14 octobre 2013 entre 13h20 et 13h50, c'est à dire aux moments ou les employés ne circulent pas en voitures, mais pire encore, au moment ou les transporteurs routiers prennent leur déjeuner ! Le but recherché par la société VIIA est atteint : l'augmentation des niveaux sonores sans franchir les seuils réglementaires, n'impose pas de les traiter au titre du projet ! Lors de la réunion publique du 2 juin à Tarnos, j'ai demandé au Maître d'ouvrage, pourquoi avoir choisi de faire des mesures aux alentours de midi ?, je n'ai pu que constater un certain embarras, mais bien sûr, pas de réponse. Devant une telle mauvaise foi, difficile de croire que le reste de l'étude d'impact aille dans le sens d'une réelle objectivité. En espérant convaincre les instances décisionnelles de demander à la Société VIIA des explications sur ce dossier d'impact et mener de nouvelles études honnêtes et impartiales.

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 13:49:00

Nom : Pinard

Prénom : Christine

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Je suis contre le passage de ces trains à proximité de mon domicile (Drancy). Je subis déjà les nuisances sonores jour et nuit de la gare de triage, avec de larges dépassements des décibels autorisés. De plus, des wagons contenant des matières dangereuses et toxiques sont stationnés sous mes fenêtres en permanence : le passage de ces trains ajouteront encore un danger potentiel puisque certains d'entre eux transporteront aussi des matières dangereuses. En cas d'accident , un cocktail de ces matières pourrait être dévastateur. Cette autoroute doit contourner cette zone urbaine dense !

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 15:00:43

Nom : BONZON

Prénom : ALAIN

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Les villes de Drancy, le Bourget et Blanc Blanc-Mesnil sont déjà confrontées au danger que représente la gare de triage de Drancy où s'effectue un tri de wagons de matières dangereuses, dont le chlore, les déchets radioactifs, les produits pétroliers de toutes natures. L'enquête de dangerosité demandée à RFF par le préfet de l'époque détermine une patatoïde de 620m dans sa plus grande dimension zone de sécurité au-delà de laquelle plus aucun risque ne serait encouru. Dans ce périmètre une population de 40000 habitants a une épée de Damoclès au-dessus de la tête, du fait de la dangerosité de ces produits dont la réaction en chaîne n'a pas été estimée en cas d'accident. Mais ces estimations ont été volontairement minimisées et le périmètre « patatoïdique » ridicule oublie que la portée du chlore gaz toxique, et de 2,3km et toucherait en cas de fuite une population de 220000 habitants et donc une partie de l'est de Paris. Ce nouveau projet d'autoroute ferroviaire vient ajouter aux risques déjà existant ceux du transport de marchandises dont la nature est inconnue et ajouter aux bruits insupportables que nous subissons déjà, ceux produits par ces trains qui circuleront de nuit. Le contournement de l'agglomération parisienne ne semble pas avoir été envisagé, alors que les solutions existent, outre les dangers existants, et l'on peut tout envisager à une époque où le terrorisme frappe régulièrement, les habitants de ces quartiers subissent déjà l'interdiction d'agrandir ou de construire la dépréciation de leurs biens si durement acquis après une vie de travail La seine st Denis peuplée de gens modestes, département défavorisé mérite plus d'attention. Ce projet vient ajouter un danger supplémentaire à ceux que nous subissons depuis quelques années et contre lesquels nous luttons. Le résultat d'une nouvelle enquête de sécurité est attendu, les responsables de ce projet ne devons l'ignorer, ni rester sourds aux inquiétudes grandissantes des populations. Entre temps souhaitons qu'aucun extrémiste n'envisage quoi que ce soit !

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 18:44:40

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Sur le montage financier le projet ne bénéficie pas de fonds européen alors que les camions voués à être transportés sont européens principalement sur cet axe. La cour des comptes stipule que le projet arrivant au Boulou s'équilibre juste alors que le porteur de projet cherche de la rentabilité avec des trains longs - ce projet nécessite 400 millions d'euros publique pour une réduction mineure de pollution sur le trajet. Le dossier ne dit pas l'augmentation annuelle du trafic routier qui fera réduire le taux transportés de remorques de camions. d'année en année. Le projet n'est pas incompris il est jugé inadaptée et nécessitera de l'argent public pour un gain mineur et un impact considérable sur la ville de TARNOS qui n'a pas vocation à recevoir ce terminal dans ce site destinée aux PME. L'argument de l'économie de foncier n'est pas valable face aux nuisances occasionnées aux habitants. Nuisance d'augmentation du trafic routier sur des axes déjà très fréquentés et pollution par ces 480 camions qui rejoindront l'autoroute. Le maître d'ouvrage doit chercher un site en dehors d'une agglomération si l'état maintient sa volonté de faire ce projet critiqué par les plus hautes instances. Ce site au foncier bon marché existe au nord de Tarnos et de Ondres - près de la voie ferrée et de l'autoroute ou

il y aura moins de distance et pas de gêne aux passages à niveau. Ce projet a été fait sans tenir compte des impacts exacts sur la ville de TARNOS et sans rechercher d'autres solutions d'implantation. Les études environnementales sont incomplètes et minorées dans leurs résultats. L'état ne peut imposer à des citoyens un projet bâclé tant sur les financements hasardeux que sur les études d'implantation optimum. Aucune économie à part 65 emplois ne sera engendré pour cette traversée de la France et de la Région Aquitaine. Les intervenants sont déjà endettés de 40 milliards pour RFF et autant pour la SNCF. Je considère ce projet non acceptable en l'état et m'y oppose.

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 20:08:40

Département de résidence : 60

Ville de résidence : NANTEUIL-LE-HAUDOUIN

Avis :

Objet : Autoroute Ferroviaire Atlantique et plus particulièrement le tronçon "la Plaine-Hirson et Anor" Madame, Monsieur, le Commissaire Enquêteur, J'ai l'honneur de vous exposer mon opposition concernant l'autoroute ferroviaire Atlantique légitimée au seul motif qu'elle rentre dans le cadre du "développement durable", sur le plan local, national et européen, reliant le sud (Espagne/Portugal) au nord (Angleterre, la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne) de la France. Afin de vous aider dans votre enquête et vos analyses. Je vous faire un petit récapitulatif "historique" de la ligne K Présentation succincte de la ligne "la Plaine-Hirson et Anor": 1. Relie Paris à la frontière Belge 2. Deux cent dix kilomètres de voies dont 60 km de ligne francilienne - connue sous le nom de "ligne K" 3. Traverse, entre-autres, plusieurs gares de bifurcation ou de triage, la grande ceinture ferroviaire de l'Île de France, plusieurs ouvrages de types: ponts, viaducs, canaux, tunnels.. 4. Passage de soixante neuf trains (entre Paris/Laon) pour le transport des voyageurs (par jour ouvré) 5. Passage de fret ferroviaire quotidien (avec un passage annuel voir semestriel d'un train chargé de déchets radioactifs) 6. Traverse un site classé à l'inventaire du patrimoine naturel voir l'arrêté du 06/04/2006 - DEVN0650200A concernant le massif des trois forêts et bois du roi. La ligne "La Plaine-Hirson" ou ligne K jusqu'à Crépy-en-Valois, partie intégrante, du projet de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique a / est : → Son point de départ / d'arrivée en gare de Paris-nord, qui, d'après le rapport de la mission KELLER " avec ses 190 millions de voyageurs chaque année (550 000/jour), la Gare du nord à Paris est la première gare européenne en termes de passagers. La Gare du Nord a toujours possédé une vocation internationale grâce à la proximité de la Belgique, des Pays-Bas, de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. C'est un nœud ferroviaire où coexistent train à grande vitesse (desserte aussi bien nationale - avec TGV - qu'internationale - avec Eurostar et Thalys), train de grandes lignes, Transilien, RER, métro, bus, taxi et Vélib'." Nb: l'Eurostar, le Thalys, le TGV Lille ont des voies "dédiées" souvent, hors agglomération, électrifiées où tous les ouvrages de types ponts, tunnels... sont très récents. → Plusieurs projets Nationaux, Régionaux ou communaux, sur son parcours; • Nationaux: o Grand Paris (utilisation de la grande ceinture de Paris) o Autoroute Ferroviaire Atlantique o CDG Express (Aéroport Charles de Gaulle/Gare de l'Est) sur environ 25km dont une tranchée couverte de 700 mètres au niveau de la Chapelle et Paris 18ème o Roissy CAREX (CARGO Rail EXpress) : projet de service européen de fret ferroviaire à grande vitesse connecté aux pôles aéroportuaires • Régionaux: o Tangentielle Nord qui reliera Sartrouville à Noisy-le-Sec o Liaison RER B & D au niveau de Villepinte / Villiers le Bel o

Renouvellement voie en suite rapide entre Tergnier / Reims via Laon o Plate forme de transport combiné Nord-Est au niveau de Saint-Mard • Communaux: o Centre d'enfouissement du Bois du Roi sur les communes d'Ormoy- Villers et de Peroy les Combries
→ La ligne de dévoiement pour le RER B NORD+ en cas de dysfonctionnement de la ligne du RER B - ce qui est quotidien et qui en devient récurrent pour les usagers Picards de la Plaine-Hirson Nb: la ligne du RER B relie les deux aéroports Charles de Gaulle et Orly Pour moi, l'enquête est PARTIELLE et PARTIALE il suffit de lire son objet, le projet a été sectorisé et par conséquent les vrais problèmes sont occultés : → Les incidents "récurrents" qui sont quotidiens empêcheront l'autoroute d'être "rapide" ♣ Matériels vieillissants dont les pannes bloquent pendant plusieurs heures la circulation du réseau ♣ Vols de câbles ♣ Détérioration des barrières (passages à niveaux) matériels défectueux, carambolages.. ♣ Dysfonctionnements des aiguillages ♣ Incendies (feu de talus...) ♣ Collisions (avec la faune...) ♣ Voyageurs sur les voies ♣ Les conditions climatiques (neige, coulée de boue..) → Les coûts des travaux induits identifiés ou à recenser; ♣ Renforcement des sous-stations électrique de Drancy & Mitry -Mory ♣ Reconstitution des voies de garage ♣ Aménagement des voies pour les trains de fret et de travaux : sortie fret du Bourget, entrée sortie du CREM (centre régional des engins mécaniques) de Villeparisis ♣ Plateformes de stockage intermédiaires ♣ Sécurisation des abords des gares de bifurcation (déraillement; voir incident du 23/12/2013 en gare de Drancy) ♣ Électrification de la ligne entre Crépy-en-Valois et Hirson ♣ Le renforcement d'ouvrages (ponts..) de la ligne la Plaine-Hirson qui datent de sa création; 1860 → La protection des populations riveraines doit être envisagée sur le parcours de l'autoroute qui transportera tous types de marchandises; de denrées périssables aux déchets industriels (radioactifs) en longeant la Capitale et en traversant la région la plus fortement urbanisée de France. → La mise en place d'un service d'information aux riverains comme le prévoit la législation Extrait de l'article L 125-2 du Code de l'Environnement : « Les citoyens ont droit à une information sur les risques majeurs auxquels ils sont soumis dans certaines zones du territoire et sur les mesures de sauvegarde qui les concernent. Ce droit s'applique aux risques technologiques et aux risques naturels prévisibles... » → La protection de l'environnement qui garantit que les déchets; DI, DIB, DTQD, DID ou liquides toxiques ne seront pas regroupés sur un seul convoi et qu'ils seront bien "identifiés". Il y aura lieu de former les différents intervenants publics ou privés sur les dangers de ces produits. → La mise en place d'un service de secours centralisé sous la tutelle d'un préfet (voir la circulaire référentielle SNCF DC02611 (TR4D) applicable à partir du 01-01-2013 qui a pour objet de faciliter et de sécuriser l'intervention des services de secours, dans le cadre d'accidents et d'incidents, sur les voies du Réseau Ferré de France) car la ligne K a quatre arrêts qui se trouvent en PICARDIE (Plessis-Belleville, Nanteuil-le-Haudouin, Ormoy-Villers et Crépy-en-Valois) Il est à noter que les deux chefs-lieux de cantons Nanteuil-le-Haudouin et Crépy-en-Valois ont un centre de secours et une gendarmerie J'espère que les points évoqués ci-dessus vous permettront d'apprécier la pertinence du passage qu'une autoroute ferroviaire dans la zone la plus fortement urbanisée; l'Ile de France. Pour moi, l'autoroute ne sera attractive, donc rentable, que si elle est rapide, et je pense que la RFF et la SNCF sous-estiment les conséquences des aménagements à faire, entre autres, sur le tronçon la Plaine-Hirson aux vues de tous les projets nationaux et régionaux qui se cumulent sur cet axe. Je vous prie, Madame, Monsieur le Commissaire enquêteur, de tenir compte de mes arguments, de les consigner dans le registre des requêtes et vous demande d'émettre un avis défavorable au projet de l'Autoroute sous sa forme actuelle pour motif que toutes problématiques n'ont pas été abordées. Je reste à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaire, Veuillez agréer, Madame, Monsieur, le Commissaire Enquêteur, mes sincères salutations

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 21:09:17

Nom : Environnement Dhuis et Marne 93

Prénom : Mazzola Brigitte

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Neuilly-sur-Marne Villemomble

Avis :

Avis sur l'autoroute ferroviaire Atlantique d'Environnement Dhuis et Marne 93, Association agréée de protection de l'environnement, article L.141-1 du code de l'environnement à Clichy-sous-Bois, Gagny, Le Raincy, Montfermeil, Neuilly-sur-Marne, Neuilly Plaisance, Villemomble, Association locale d'usagers, article R.121-5 du code de l'urbanisme, auparavant Gagny Environnement. Monsieur le Commissaire enquêteur, Notre association est très favorable aux transports de marchandises par le train plutôt que par la route. Nous intervenons au titre des communes de Neuilly-sur-Marne et Villemomble qui seront traversées par l'autoroute ferroviaire Atlantique. Nous émettons des réserves pour les motifs suivants : - un manque d'information sur l'autoroute ferroviaire avant la mise en enquête publique - l'absence d'un plan lisible du tracé prévu en Seine-Saint-Denis dans les documents proposés en enquête publique ; où passent les trains ? - des études incomplètes dans notre secteur : le manque de précision de l'étude acoustique pour identifier les nuisances sonores, de l'étude d'impact des vibrations; des protections pour la résorption des points noirs de bruit étaient prévues depuis plusieurs années et ne sont toujours pas réalisées - une évaluation insuffisante de l'accroissement du transport des matières dangereuses en Seine-Saint-Denis, zone urbaine dense. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, mes salutations distinguées. Brigitte Mazzola, présidente d'Environnement Dhuis et Marne 93

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 21:42:46

Nom : CÔME

Prénom : Jean-Yves

Département de résidence : 64

Ville de résidence : BAYONNE

Avis :

Monsieur le Commissaire Enquêteur, En tant que membre d'Europe-Ecologie-Les Verts Pays Basque Bayonne, et en tant que citoyen, je me permets relativement à cette consultation d'attirer votre attention sur les points suivants: -sur notre région, on est inutilement en train de mettre en opposition des villes comme Hendaye, Mouguerre, Tarnos, qui n'ont pas besoin de cela, sur les villes de Tarnos / Boucau , le passage des trains entrainerait l'immobilisation des voies routières adjacentes, pendant plus d'1/4 d'heure, à chaque passage de train, compte

tenu de la distance actuelle des passages à niveaux. Quand on sait que cette voie est une alternative intéressante pour les locaux à la D810, qui va être réaménagée pour les travaux de mise en service des bus à haut Niveau de service, on est enclin à s'inquiéter de l'évolution du trafic dans ce secteur - l'utilisation des wagons Modahor, entraîne des surcoûts injustifiés, empêche l'utilisation des containers classiques "transport combiné", moins onéreux et plus intéressant au niveau local. -Par rapport à ce même point, la position de Monsieur Philippe Essig, ancien président de la SNCF, très lié à la société Modahor, et aussi conseiller de nos ministre et président de région n'est pas sans ambiguïtés. On a déjà assez d'affaires en-cours, sans en rajouter en dilapidant l'argent public -enfin pour moi, ce choix compromet l'évolution de ce réseau, au sein de l'Europe: au Sud avec l'Espagne, au nord avec le Bénélux. On veut faire l'Europe: oui ou non? En conséquence, j'estime qu'il faut refuser ce projet en l'état. Jean-Yves CÔME

Envoyé le: mardi 03 juin 2014 23:28:51

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Montendre

Avis :

Venant d'heriter la maison de mon père qui se situe à 150 m de la voie ferrée je suis tout à fait contre ce projet d'autoroute ferroviaire Je voudrais peut être vendre cette maison et avec un tel projet ça me semble bien compromis d'y arriver

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 09:47:38

Nom : chaigneau

Prénom : veronique

Département de résidence : 79

Ville de résidence : marigny

Avis :

Bonjour, Je demande le retrait immédiat de ce projet pour différentes raisons : - les trains passant la nuit vont générer du bruit. Qu'est il prévu ? Ce flux aura systématiquement des conséquences sur le sommeil des riverains, donc des conséquences sur leur santé (somnifères...) - leur fréquence va générer des décalages pour les trains allant sur niort (lycéens, étudiants...) - la proximité de ma maison (- de 20 mètres) : conséquence acoustique, dépréciation de mon bien immobilier. La fréquence est amenée à augmenter au fil des années. Je vous fais part de mon opposition totale à cette ligne Cordialement

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 09:52:04

Nom : GUILLON

Prénom : Pierre

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Saint Maixent l'Ecole 79400

Avis :

La permanence du 28 mai 2014 qui s'est tenue à Saint Maixent l'Ecole m'a permis d'une part de remettre à Mr le Commissaire enquêteur un courrier contenant mes observations mais d'autre part d'entendre son exposé sur l'objet de l'enquête. En tant que particulier je n'ai pas forcément les arguments nécessaires pour gloser sur l'ensemble du projet. Par contre, je m'intéresse vivement à la zone du projet situé dans le triangle Poitiers, Niort, Bordeaux, là où je vis au quotidien (Saint Maixent l'Ecole). C'est essentiellement sur cette zone que porteront mes nouvelles observations. 1° constat. Pourquoi vouloir faire une enquête publique ne prenant en compte que l'état actuel du réseau ferroviaire ? 2° constat. Pourquoi vouloir absolument favoriser le trajet Poitiers-Niort-Saintes dont une partie est à voie unique ? 3° constat. Pourquoi ne pas vouloir favoriser l'axe Poitiers-Angoulême-Bordeaux qui est l'axe normal (trouvez- moi un autre argument que celui de la mise aux normes des tunnels)? 4° constat. Pourquoi la présente enquête n'englobe-t-elle pas le doublement de la voie ferrée entre Lusignan et Saint Maixent l'Ecole ? 5° constat. Pourquoi la présente enquête ne parle-t-elle pas de la remise en état de la ligne Niort-Saintes ? 6° constat. Pourquoi la présente enquête ne prend-t-elle pas en compte le projet de plateforme de transbordement intermédiaire situé à Niort ou à La Rochelle ? Ce projet devrait être remis en cause par la commission d'enquête car il démontre : Trop de précipitation : La raison de faire passer l'autoroute ferroviaire par Niort-Saintes sans toucher au réseau existant serait due au fait que la mise aux normes des tunnels sur l'axe Poitiers-Angoulême ne pourrait se faire avant la fin de la réalisation de la ligne LGV prévue en 2017. Cet argument est digne d'un enfant capricieux qui veut son jouet immédiatement. Cela va coûter beaucoup d'argent inutilement si RFF ne sait pas un tant soit peu attendre. Accepter cette solution ne ferait qu'accentuer les perturbations du trafic existant. En effet il n'est pas rare actuellement de remplacer des TER par des cars. Qu'en sera-t-il, quand il faudra faire absorber au réseau existant, les 4 convois journaliers d'une longueur de 780 mètres (au début de la mise en route) en plus du trafic actuel ? Un manque d'honnêteté : Dans le cas de figure où ce projet aboutirait, il faudra procéder à une nouvelle enquête publique pour le doublement de la voie ferrée entre Lusignan et Saint Maixent l'Ecole avec toutes ses conséquences (DUP, Parcellaire, aménagement foncier). Accepter un tel projet revient à entériner les futurs projets (doublement de la voie ferrée, plateforme de transbordement). Il serait logique que cela soit une seule enquête, ce qui permettrait d'avoir une vue globale des projets de RFF et accessoirement de nos politiques. Un enjeu politique qui a perdu de vue l'intérêt général : En effet pourquoi vouloir une plateforme de transbordement sur le Poitou-Charentes alors qu'il serait peut-être plus judicieux de l'avoir plus au nord (Tours par exemple). En conclusion, ce projet, pour le secteur qui nous intéresse, manque de maturité et devrait être repensé. Il n'est pas sain que les particuliers partent avec l'impression de s'être fait berné.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 09:53:22

Nom : CASSAING

Prénom : Teddy

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Tarnos

Avis :

Ce projet est un non-sens en l'état pour la ville de Tarnos. Il est invraisemblable d'installer en milieu urbain un tel projet, qui plus est, situé à 7 km de l'accès d'autoroute. Si le choix de ce type de transport intermodal est déjà discutable (coûts d'acquisition, d'exploitation, de mise en œuvre, bilan carbone désastreux comparé au transport de caisses, rentabilité impossible à évaluer...), les nuisances pour les riverains et usagers de la zone, y compris ceux du port et de l'entreprise Turboméca sont disproportionnées par rapport au bénéfice escompté. La RD85 bien que paraissant actuellement dimensionnée pour recevoir ce type de projet, va subir des modifications d'usage qui n'ont pas été prises en compte par l'enquête : le réseau de bus à haut niveau de service (BHNS) est appelé à parcourir cette artère, et un grand parking terminal y sera installé. A côté de la sortie d'autoroute, c'est le grand centre commercial et hôtelier des Allées Shopping qui provoquera un accroissement de l'usage de cette voie (livraisons, usages...). Enfin, la RD85 est bordée de zones forestières et naturelles protégées, dont l'équilibre sera menacé au premier accident ou pire incendie de poids-lourds (sans parler des transports de matières dangereuses...). D'autre part, l'enquête n'a à aucun moment pris en compte la nécessité de prévoir un parking de délestage entre la sortie d'autoroute et le site de chargement afin de gérer tout "engorgement" de celui-ci. Car si la surface générale en est importante, il suffit que son accès soit gêné pour occasionner un reflux des camions ne disposant pas de place pour s'arrêter et encore moins stationner entre l'autoroute et la Setrada. Le droit de grève étant certainement accordé aux futurs employés de Lorry Rail, que deviendront les 480 ensembles routiers par jours qui seront bloqués lors des mouvements syndicaux, par ailleurs toujours très suivis dans la commune ?... Une nouvelle fois, par la distance séparant la sortie d'autoroute et la zone de chargement, les nécessaires aménagements à prévoir tout au long de ce parcours (sécurisation des bas côtés de la RD85, création d'un parking poids-lourds de dés-engorgement, installation de murs anti-bruits et d'écrans végétaux limitant la pollution,...), et les risques environnementaux en découlant, rendent le site de Tarnos impropre à l'installation de cette activité.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 10:13:38

Nom : Valenton

Prénom : Ville

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Valenton

Avis :

Madame, Monsieur, Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous l'avis de la ville de Valenton émis lors du Conseil Municipal du 27 mai dernier. Vous en souhaitant bonne réception. Cordialement Mathieu Morillon mathieu.morillon@ville-valenton.fr Tél. : 01 43 86 37 43 Directeur du développement durable Ville de Valenton N°14/105 : AVIS SUR L'ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA DECLARATION DE PROJET RELATIVE AUX TRAVAUX SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL DANS LE CADRE DU PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE PAR RESEAU FERRE DE FRANCE ET LEUR IMPACT ENVIRONNEMENTAL Le Conseil municipal, VU l'arrêté préfectoral en date du 27 mars 2014, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique, VU le dossier soumis à enquête publique, CONSIDERANT que la ville de Valenton est concernée par le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, CONSIDERANT que le dossier manque de justification sur le seuil des installations prises en compte au titre du risque technologique, CONSIDERANT l'absence d'étude relative à la transmission des vibrations, notamment par rapport aux ouvrages d'arts surplombant ou supportant les voies, CONSIDERANT qu'il convient de minimiser les nuisances sonores même dans les zones déjà fortement touchées, CONSIDERANT qu'il convient d'étudier les impacts du projet sur la faune, CONSIDERANT qu'il convient de préciser le trafic attendu sur l'autoroute ferroviaire Atlantique, CONSIDERANT que la création d'une plateforme de transbordement supplémentaire pour desservir l'Ile-de-France serait plus judicieuse en Grande Couronne, voire au nord de la Région Centre, CONSIDERANT que le développement du transport combiné doit faire l'objet d'engagements forts de la part des pouvoirs publics, VU l'avis de la commission « Développement urbain raisonne » du 21 mai 2014. Après en avoir délibéré Le Conseil décide ARTICLE 1er : de demander une enquête publique complémentaire pour les villes traversées par le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique et omises dans l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique de la présente procédure. ARTICLE 2 : de demander que soit apportées des justifications à la non prise en compte des risques technologiques liés à la proximité de sites classés SEVESO seuil bas. ARTICLE 3 : de demander que la transmission des vibrations, notamment par rapport aux ouvrages d'arts surplombant ou supportant les voies, et notamment ses conséquences en terme de pérennité des constructions, soit étudiée. ARTICLE 4 : de demander qu'une étude acoustique soit menée sur l'ensemble du linéaire du projet avec pour objectif une réduction des nuisances. ARTICLE 5 : de demander que l'impact du projet sur la faune soit étudié et des mesures de protection de cette dernière mise en œuvre. ARTICLE 6 : de demander de préciser le trafic attendu sur l'autoroute ferroviaire Atlantique. ARTICLE 7 : d'indiquer que l'éventuelle création d'une plateforme de transbordement supplémentaire pour desservir l'Ile-de-France serait plus judicieuse en Grande Couronne, voire au nord de la Région Centre. ARTICLE 8 : de demander un engagement comparable à celui mis en œuvre pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique en faveur du développement du transport combiné. Délibération adoptée à l'unanimité Fait et délibéré en séance, les jour, mois et an susdits. Ont signé au registre les membres présents. Pour extrait conforme.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 10:20:59

Nom : Cassaing

Prénom : Alice

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Tarnos

Avis :

Ce projet est un non sens absolue. Je m'y oppose fermement. Pourquoi ne traverse-t-il pas la France dans son intégralité ? Pour se situe-t-il dans une zone résidentielle ? Pourquoi ne pas avoir choisi un site moins densément peuplé ? Tarnos est une ville balnéaire avec 12 000 habitants à l'année et très fréquentée par les touristes l'été. Aurait-elle été choisie si elle avait été aussi populaire que Biarritz ou Hossegor ? Nous ne sommes pas dans une zone rurale peu attractive (les maisons individuelles coûtent tout de même au moins 300 000 euros sur la commune). Ici la population est jeune, se déplace pour travailler et ne pourra pas supporter le temps d'attente aux barrières automatiques. Ce projet est couteux et loin de rapporter des emplois il fera fuir nos touristes et brisera le dynamisme économique de notre bord de mer. Et je ne parle pas de la pollution engendrée par cette afflue de camions et par les embouteillages engendrés par les barrières. Ainsi, j'ai le sentiment que nous sommes totalement méprisés par ceux qui prennent des décisions au niveau national et européen et je suis très en colère.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 10:26:31

Département de résidence : 64

Ville de résidence : BAYONNE

Avis :

Après le scandale RFF SNCF sur les wagons incompatibles avec les voies, QUELLE HONTE d'avoir en France un Ministère de l'écologie, du développement durable et de de l'énergie qui prône sur son site les bienfaits d'une autoroute ferroviaire aboutissant à TARNOS sans connaitre le dossier. !!! Sortez un peu de vos bureaux en haut lieu !!! Sur demande de Monsieur le Maire de Tarnos, que nous remercions, les porteurs de projets rencontrés lors de l'enquête publique à Tarnos ont ouvertement indiqués, avec désinvolture et mépris, que le projet à TARNOS ne sera (car pas une fois ils n'ont utilisé le conditionnel !!!???) bénéfique ni pour l'environnement, ni pour la sécurité : - augmentation des pollutions dues à la circulation des poids lourds ; - augmentation des nuisances notamment acoustiques ; - congestion routière et détérioration des conditions de circulation ; - hausse de l'accidentologie et moindre sécurité routière. Madame et messieurs les porteurs de projet ont eux-mêmes clairement démontrés que LE SITE DE TARNOS N'EST ABSOLUMENT COMPATIBLE avec ce projet qui doit être abandonné avant un nouveau scandale financier et environnemental.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 10:32:29

Nom : BAUDOUIN-COLLON

Prénom : Magali

Département de résidence : 79

Ville de résidence : MARIGNY

Avis :

Je m'interroge vu la fréquentation plus importante du fret marchandises si toutes les nuisances sonores ont elles bien été prises en compte. ma maison située à une centaine de mètres de la voie ferrée, n'est pas pourvue de fenêtres isolées capables de supporter une augmentation de décibels en plus d'aujourd'hui . je vais avoir des enfants qui emprunteront le train pour se rendre au lycée, les horaires et le nombre de passages de fret voyageur seront ils maintenus après augmentation du fret marchandises.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 11:26:37

Nom : PICARD FELICES

Prénom : Marie

Département de résidence : 64

Ville de résidence : BAYONNE

Avis :

Monsieur le commissaire enquêteur, Je me permets d'attirer votre attention sur les points suivants: - dans notre région, on est en train de mettre inutilement en concurrence les plateformes de frêt des villes de Tarnos, Mouguerre et Hendaye - à Tarnos et Boucau, le passage de tels trains entrainerait l'immobilisation des voies routières adjacentes pendant un quart d'heure à chaque convoi compte-tenu de la distance entre les passages à niveaux actuels. Quand on sait que cette voie est une alternative intéressante pour les riverains de la D810 qui doit être réaménagée pour les travaux de mise en service de bus à Haut Niveau de Service, on ne peut que d'inquiéter de l'évolution du trafic dans ce secteur.. - l'utilisation des wagons Modahor entraine des surcoûts injustifiés, empêche l'utilisation des containers classiques en transports combinés, moins onéreux et mieux adaptés aux transports locaux; d'autre part, la position de Mr Philippe Essig, ancien président de la SNCF, très lié à la société Modahor et aussi conseiller de ministres et de président de régions n'est pas sans ambiguïtés; il y a assez d'affaires en cours qui montrent la dilapidation de l'argent public. - enfin ce choix ne va pas dans le sens d'une vision européenne des transports, avec des containers harmonisés, et non des segmentations franco-françaises. En conséquence, j'estime qu'il faut refuser ce projet en l'état. Marie Picard Félices, conseillère municipale EELV de la commune de Bayonne.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 11:27:52

Nom : Dordeins

Prénom : Françoise

Département de résidence : 64

Ville de résidence : Mouguerre

Avis :

cette autoroute ferroviaire est couteuse et inutile. Mieux vaut développer le combiné par caisse et l'évolution de ces caisses vers un container standard commun au bateau, au rail et à la route favorisant ainsi le report modal.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 11:50:15

Nom : M et Mme MARSELLA

Prénom : Brigitte

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Le Blanc Mesnil (93150)

Avis :

Je suis d'accord pour cette autoroute ferroviaire. Mais je refuse un train d'un kilomètre de long, avec des wagons dangereux passe dans une zone dense. La gare de Drancy a été déclaré zone dangereuse par un arrêté du préfet du 22 Avril 2013, avec un périmètre de 620 mètres en centre-ville. Le patrimoine de chaque habitant est déjà impacté par cet arrêté et vous nous remettez une couche par les nuisances sonore et vibrations et tous les autres dangers . Je demande que ce projet soit revu pour éviter de traverser les zones denses en population, de contourner les villes du BLANC BLANC-MESNIL (93150), DRANCY (93700) et LE BOURGET (93350). PS: Je trouve inadmissible que cette enquête soit réalisée après la signature du contrat de concession de la ligne.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 12:36:20

Nom : Société d'Etude de Protection et d'Aménagement de la Nature en Touraine

Prénom : Dominique Boutin, vice-président

Département de résidence : 37

Ville de résidence : Tours

Avis :

ENQUETE PUBLIQUE : AUTOROUTE FERROVIAIRE « ROUBAIX-TARNOS »
PARTICIPATION DE LA SEPANT (Société d'études, de protection et d'aménagement en TOURAINE) La SEPANT se félicite en tout premier lieu de la qualité du travail formel riche et bien construit et respectant bien les attendus de la Loi. Un modèle de dossier qu'il serait intéressant de retrouver pour tous les dossiers importants : CiGéo, Notre-Dame-Des-Landes,

par exemple, pour lesquels les non-dits et les minimisations d'impacts n'honorent pas leurs réalisateurs. Ainsi que l'expriment fort bien l'Agence de l'Environnement, les contenus sont parfois en-deçà des réalités de terrain. La réponse (dossier 4) n'est sans doute pas complètement à la hauteur. Comme seul exemple, nous avons cherché en vain, un énoncé des impacts potentiels sur la Touraine (Indre-et-Loire) où une trentaine de communes traversées ne seraient aucunement affectées. Certes aucun chantier n'est prévu sur ce territoire, mais des sites sensibles de passage sont cependant concernés : traversée de l'agglomération tourangelle notamment. Différence d'émergence de bruit, impact sur les autres trafics (horaires, retards, travaux, etc.) ? Nous restons dans l'expectative sur tous ces points. Par ailleurs, il n'est fait aucunement mention du Viaduc de MONTS sur la vallée de l'INDRE. Or, il semblerait que ce vieil ouvrage nécessite des ralentissements des TGV actuels, pour cause de capacité technique. Il n'est pas remis en cause le fait que ce projet soit pertinent, mais il nous semblerait opportun que les techniciens assurent ces points sensibles. Par ailleurs attachés au rail comme moyen majeur de déplacement des hommes et des marchandises, il nous paraît surprenant que la première phase ne retienne que 4 ARQ au regard d'un tel investissement. Certes la montée en puissance est prévue mais nous semble-t-il, trop modestement. L'A10 peut témoigner que le trafic « longue distance » est autrement démesuré. Il convient donc d'affirmer fortement que ce projet ne rendra vraiment son effet qu'avec les 10 ARQ envisagé. Sur cette question pratique, est-il vraiment inconcevable que la nouvelle LGV Aquitaine soit exploitée pendant les vacances de nuit ? Un autre énorme investissement collectif qui pourrait encore satisfaire aux transferts ferroutages. Il est bien inventorié les états des lieux et impacts potentiels environnementaux et sociaux. Outre le fait que « les vérités-terrains » doivent être complétées, il apparaît important pour convaincre le grand public que les mesures « d'évitement », « de réduction » et au final « de compensation » soient exemplaires pour que se développe encore plus cette modalité de transport performante sur tous les plans environnementaux, avec des contestations moindres. Seul point regrettable à nos yeux est qu'il est encore prévu des entretiens par désherbage chimique, alors qu'il se développe plusieurs autres techniques beaucoup moins impactantes pour le milieu naturel. La « culture ferroviaire » doit aussi évoluer sur ce thème.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 13:20:06

Nom : BARCHI

Prénom : ANGELA

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Je suis opposée au passage de cette autoroute ferroviaire en zone urbaine dense et plus particulièrement à Drancy où nous subissons déjà des nuisances et surtout les dangers potentiels liés au risque d'accident de déraillement des trains transportant produits chimiques, nucléaires... Cette gare est une bombe à retardement et y faire passer des trains de fret de très grande longueur, de nuit, pouvant également transporter des matières dangereuses ne ferait qu'accroître ce risque et serait de la pure folie.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 13:59:20

Nom : Darmani

Prénom : Peggy

Département de résidence : 33

Ville de résidence : 7 impasse des rosiers 33560 Sainte Eulalie

Avis :

Je suis habitante de Sainte Eulalie(33560) depuis bientôt 15 ans et assistante maternelle. Je suis contre le fait que rien ne soit fait pour nous protéger du bruit. A l'heure actuelle, suivant la direction du vent, on entend déjà bien la voie ferrée même avec les fenêtres fermées. Si on nous augmente le trafic ferroviaire sans rien prévoir pour en atténuer le bruit la vie, qui est pour le moment très agréable, va vite devenir un véritable enfer, surtout lorsque comme moi on travaille à la maison. Je pense que l'enfouissement de la voie ferrée sur toute la commune est une très bonne idée car elle nous protégerai du bruit mais aussi des nombreux dangers.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 14:02:21

Nom : POITOU-CHARENTES NATURE

Prénom : Association

Département de résidence : 86

Ville de résidence : FONTAINE LE COMTE

Avis :

AVIS SUR LE PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE EN VIENNE, DEUX-SEVRES et CHARENTE-MARITIME A l'origine du projet de LGV SEA, dans le dossier de présentation du projet d'APS Section Nord- Angoulême Bordeaux de décembre 2003, la conclusion indiquait : « en pendant à la « Magistrale écofret », à l'est du territoire national, la LGV Tours-Bordeaux constituerait un maillon visant progressivement à construire et à aménager à l'ouest, un grand corridor à deux artères ferroviaires Irùn-Lille, entre la péninsule Ibérique et le Nord de l'Europe : l'une dédiée aux TGV, apte à 350 km/h : la LGV Sud Europe Atlantique l'autre (la ligne existante) au fret et aux TER à 120/160 km/h : l'Atlantique écofret. Cette affirmation est confirmée par une carte de France page 14 du même document. Cette volonté affirmée par RFF en décembre 2003 est réaffirmée par l'État dans l'exposé des motifs du décret de déclaration d'Utilité Publique « LGV SEA Angoulême-Bordeaux » en date du 18 juillet 2006. « Outre les gains de temps de parcours et l'augmentation du nombre de voyageurs, la réalisation d'une nouvelle ligne dégage de nouvelles capacités sur la ligne existante entre Paris et Bordeaux pour les activités fret et TER ». L'État par la décision de son ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ne peut pas être plus affirmatif. C'est la raison principale qui à

l'origine avait conduit Poitou Charente Nature à porter un regard positif sur le projet de LGV SEA. Sous le même nom, un projet de ferroutage entre Nord-Pas de Calais et Pyrénées Atlantiques a déjà été soumis à enquêtes publiques dans le cadre des Avant Projets Sommaires de construction de la LGV Angoulême-Bordeaux, puis Tours Angoulême. Il s'agissait d'un projet conforme aux objectifs fixés ultérieurement par l'article 11 de la loi Grenelle 1 (03/08/2009) et par l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire du 14 septembre 2009 visant à faire passer la part modale du fret non-routier et non-aérien à 25 % à l'échéance 2022. Le projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique visait le report modal sur le rail d'une partie significative du trafic routier de marchandises affectant principalement dans notre région la RN10 et l'A10. Ce projet a été promu par RFF comme partie intégrante du projet de LGV Tours-Bordeaux et utilisé systématiquement pour la justifier, puisque seules des voies « historiques » « débarrassées » des TGV pouvaient accueillir un trafic rapide et sûr de fret international. Le calendrier proposé à l'enquête publique prenait en compte la nécessité de travaux de mise au gabarit bas et haut de 13 tunnels, dont 9 entre Poitiers et Bordeaux par Angoulême, afin de permettre la circulation de wagons surbaissés de type « Modalhor » chargés de remorques. En attendant la mise en service de la LGV, et donc la libération des sillons dédiés au ferroutage, le projet prévoyait un itinéraire dit « alternatif » par Niort et Saintes qui ne supposait qu'une mise aux gabarits du tunnel de sortie sud de la gare de Poitiers. Un itinéraire dit « de secours » était prévu par Tours-Thouars-Niort. Ces itinéraires, provisoire ou de dépannage, souvent sur des voies uniques non électrifiées, ne prétendaient nullement constituer une quelconque « autoroute ferroviaire » et affichaient des objectifs sans commune mesure avec ceux de l'autoroute. Les études préliminaires de RFF pointaient clairement l'inadaptation de ces itinéraires à un ferroutage international. Aujourd'hui, RFF propose une caricature de ce projet qui, portant le même nom, vise manifestement à créer la confusion. L'itinéraire « alternatif » devient principal et l'aménagement « possible » d'un itinéraire par Angoulême est renvoyé à une date indéterminée, avec une mention qui ne trompe pas : les travaux de mise aux gabarits haut et bas des huit tunnels restant à aménager entre Poitiers et Bordeaux seraient « longs et coûteux ». Il s'agit bel et bien d'un abandon du projet d'autoroute au profit d'un chemin vicinal dont la réalisation n'aurait aucun impact significatif sur l'augmentation du trafic routier de marchandises sur l'axe atlantique. Pour un État qui se réclame du développement durable cet abandon n'est pas acceptable. D'abord parce qu'il viole la programmation des lois Grenelle et les objectifs répétés de l'Etat en matière de réduction du fret routier. Ensuite parce qu'il procède d'une tromperie : c'est le volet ferroutage qui a conduit Poitou-Charentes Nature à soutenir le projet de LGV voyageurs malgré les dégâts prévisibles sur la biodiversité et le cadre de vie et malgré nos réticences devant le culte de la grande vitesse. Quelle est donc la valeur d'un engagement complaisamment détaillé et chiffré dans les dossiers d'Enquête et approuvé par les Commissaires Enquêteurs ? S'il ne s'agit pas d'une tactique de verdissement du projet de LGV, c'est une grossière erreur de calcul du rapport coût/avantages qui est en cause, et c'est difficile à croire. Reste une dernière justification qui ne tient pas la route : le changement de contexte. Certes, une donnée macro-économique a changé : le dossier initial surestimait la croissance du PIB français mais il sous-estimait le prix du baril de pétrole, et donc l'attractivité du ferroutage pour les chargeurs. Quant à l'urgence d'une réduction des émissions de GES dues au trafic de poids lourds et de lutte contre le dérèglement climatique, elle n'a fait que croître et fait désormais l'objet d'objectifs quantifiés. LE PROJET SOUMIS A ENQUETE EN 2004 ET 2007 Il nous semble essentiel de rappeler comment a été « vendu » au public et aux élus le projet d'autoroute ferroviaire. Sources : APS Tours-Angoulême; volumes « 4 modifié » (« Cohérence intermodale et ferroviaire ») et « 5 modifié » (« Etude de trafic, de capacités et socio-économique ») du Dossier d'APS de décembre 2006. Vol. 4 modifié, chapitre 6 : « Impact du projet sur les modes concurrents » Paragraphe 6.3.1. (p. 71) :

tronçon St Avertin-Villognon; « La part du rail passe de 4 % à 10 % à l'horizon de mise en service de la LGV SEA, forte croissance liée en grande partie à l'Autoroute ferroviaire qui représenterait à elle seule une part de marché de 2,3 % en 2013 soit 30 % du marché ferroviaire, et 4,32 % en 2016, (44 % du marché ferroviaire). En page 70, on peut lire : « les prévisions de trains de fret entre Tours et Poitiers : de 53/jour en 2004 (2 sens confondus) on passe à 111 en 2016 et 149 en 2025, dont la moitié en Autoroute ferroviaire. Cette prévision est précisée en 6.3.2 : « à la mise en service de la phase 2 de la LGV SEA entre St Avertin et Villognon la demande entre Tours et Poitiers est évaluée à 110 trains/jour (contre 54 aujourd'hui) dont 40 dédiés à l'A.F. ». Le même paragraphe énumère les caractéristiques de l'A.F. : elles sont reprises à l'identique dans le vol 5 Modifié, Chap. 5.5.5.1 : → fonctionnement 300 jours/an en moyenne. → capacité de 40 poids lourds par rame. → charge utile de 19 T par camion. → taux de remplissage moyen de 80 %. Chaque rame transportera donc en moyenne une charge utile de 544 tonnes. Il est prévu le transport de 96 000 poids lourds en 2016 et 192 000 en 2025. « Ces reports modaux permettent de réduire de l'ordre de 50 % le taux de croissance des P.L. attendu entre 2004 et 2016 sur l'A10 et la RN10 ». Vol 5 Modifié, chapitre 5, paragraphe 5.5.1, page 123 Tableau correspondant au « scénario central » : → 2 AR /jour, de nuit, sur l'itinéraire alternatif autoroute ferroviaire en 2008. → 20 AR/jour d'A.F en 2020. → 30 AR/jour en 2025. L'hypothèse « basse », correspondant à une faible croissance et à un moindre développement du trafic avec la péninsule Ibérique prévoit 19 AR/jour en 2025. En page 130, la prévision de 30 AR/jour en 2020 est reprise sous réserve de réalisation des travaux de mise au gabarit, avec 192 000 P.L. Une deuxième condition est précisée en 5.7.5.3 (p. 153) : la dénivellation de la bifurcation de St Benoît (sud gare de Poitiers) qui engendre cisaillements et conflits de circulation. En 5.7.5.4. (p. 156) il est affirmé au futur : « les 30 AR d'A.F. seront effectifs en 2020 ». Inutile de multiplier les citations : l'ordre de grandeur du trafic d'A.F. prévu est de l'ordre de 30 AR en 2020 avec une hypothèse basse de l'ordre de 20. Aucune des conditions – mise au gabarit des tunnels, bifurcation de St Benoît – n'est ignorée. La LGV voyageurs et la ligne de feroutage constituent un programme d'opérations fonctionnellement liées, au sens où le Code de l'Environnement emploie cette expression. Notons que le 29/09/2008, l'appel à candidatures lancé par le Ministère pour l'A.F. spécifiait un trafic de 30AR/jour. Ces 30 circulations correspondent à une capacité de 700 000 remorques sur les 2 millions prévues sur les 3 autoroutes ferroviaires desservant la France. LE PROJET SOUMIS A ENQUETE EN 2014 L'hypothèse haute de trafic est de 4 AR/jour à l'horizon 2029 (paragraphe 3.3) avec des trains de 750 mètres de long, du moins au début. C'est pour un tel trafic que la plate-forme Sud (Tarnos) est conçue, ce qui montre bien qu'il n'est nullement envisagé de changer d'échelle et de passer dans un avenir prévisible à 20 ou 30 AR/jour. Cette capacité est déterminée par la « compatibilité » avec le trafic de TER sur l'itinéraire par Niort. Or ce trafic est voué à intensification dans le cadre de la politique de mobilité durable conduite par la Région. S'agissant parfois de lignes à la fois vétustes et à voie unique (Saintes-Jonzac), il est clair que cette capacité est condamnée à être revue à la baisse, la circulation sur les mêmes voies de trains à vitesses différentes constituant une des causes de saturation classiques qu'affronte l'exploitant, SNCF ou autre... Mais la faible capacité n'est pas le seul handicap de cet itinéraire : le changement de traction à Niort – passage de la traction électrique à la traction diesel – imposera une rupture incompatible avec la performance de vitesse qui peut seule convaincre des chargeurs de choisir le rail. Notons que l'électrification, souvent évoquée en région, du tronçon Niort-Saintes n'est pas programmée dans le dossier d'enquête, et que c'est tout le tronçon jusqu'à Bordeaux qui n'est pas électrifié. Quant à l'itinéraire sur la ligne historique par Angoulême, il n'apparaît qu'en pointillé sur la carte du programme (Vol 2, version 2012 de l'étude d'impact). Il est évoqué sur le mode du possible : « à l'avenir, il est possible que l'itinéraire par Angoulême soit dégagé », ce qui assurerait une « cadence de

service plus importante » et une « diminution du temps de parcours ». Il ouvrirait, écrit RFF, la possibilité d'une autre plate-forme de transbordement, ce qui serait à nos yeux hautement bénéfique à l'économie régionale. Mais RFF a découvert que les travaux de mise au gabarit des 9 tunnels seraient « longs et coûteux » alors que l'itinéraire par Niort n'implique que peu de travaux lourds : la mise au gabarit haut du tunnel de sortie sud de la gare de Poitiers, la destruction et la reconstruction d'un pont-route à Saintes (Les Arcivaux) et l'aménagement de deux abris de quais de gare (Poitiers et Saintes). Ces travaux ne sont pas négligeables et ont un coût, auquel s'ajouteront les adaptations pour les trains de 1050 mètres. Il est donc bien peu probable que cet itinéraire, une fois aménagé, soit abandonné au profit de la ligne historique. Sur ce projet par Saintes, l'Avis de l'Autorité Environnementale, en l'occurrence le CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), réputé pour son sens de l'euphémisme, se révèle particulièrement critique : « une exploitation techniquement et économiquement plus satisfaisante suppose d'autres phases de travaux d'ores et déjà identifiés ». (p. 8 de l'Avis). Il considère que le projet soumis à enquête ne correspond qu'« aux conditions minimales nécessaires pour commencer l'exploitation ». Le CGEDD qualifie l'itinéraire par Angoulême d'« alternative plus performante » (p. 4) et demande à RFF de « justifier plus précisément » ses hypothèses de trafic « et notamment de report modal » en fonction des « conditions de concurrence entre transport routier et ferroviaire » ainsi que des « caractéristiques propres du projet (choix de l'itinéraire et du gabarit) ». En estimant page 10 que « l'étude d'impact n'explicite aucune des conditions réunies pour atteindre l'objectif », ce que dit le CGEDD, c'est que choc de compétitivité n'aura pas lieu²: l'enjeu d'une autoroute ferroviaire est de vaincre les craintes justifiées que les chargeurs nourrissent à l'égard du fret ferroviaire français : lenteur et manque notoire de ponctualité. Seule une offre innovante par sa rapidité et sa sûreté peut changer les mentalités et induire un report modal, synchronisée avec l'instauration d'une redevance d'usage pour les poids lourds utilisant le réseau non concédé. Bref, pas d'autoroute ferroviaire rentable sans un fort volontarisme totalement absent du projet de RFF. Il est symptomatique à cet égard que RFF se garde bien dans son étude socio-économique de comparer le report modal attendu d'une ligne par Angoulême avec ses prévisions par Niort et se dispense de tout argumentaire économique justifiant le choix de Niort au lieu d'Angoulême avec études de marché à la clef. RFF préfère oublier ses propres arguments en faveur du projet utilisant les sillons libérés sur la ligne actuelle des TGV... N'étant pas amnésiques, nous demeurons convaincus par les arguments de RFF tels qu'ils ont été développés dans les dossiers de 2003 et 2006 : la création d'une ligne rapide et sûre de ferroutage sur la ligne historique, est le seul moyen d'initier un report du fret routier sur le rail. Ce report est vital du point de vue des émissions de GES, dont 26 % sont dues aux transports (avec une part de 93 % pour le routier) et de la consommation d'énergies fossiles. Il est urgent sous l'angle de la sécurité de la circulation routière. Les poids lourds saturent et dégradent aujourd'hui en Poitou-Charentes les routes nationales et départementales non prévues pour leur tonnage. Ils créent dans notre région peu industrialisée des pics de pollution de l'air en CO2. Ces enjeux, tant internationaux que régionaux, sont trop importants pour que nous puissions admettre l'enterrement du projet initial. Poitou Charentes Nature dit NON à l'itinéraire par Niort-Saintes proposé par le pétitionnaire et réitère son appui au projet par Angoulême. Poitou Charentes Nature dit non au programme de travaux proposés puisque l'avancement des travaux de la LGV confirme la mise en service en 2017. Les travaux de mise au gabarit des tunnels entre Poitiers et Bordeaux doivent faire l'objet d'un programme financé par la redevance poids lourds et les plateformes terminales de Tarnos et Dourges doivent être conçues en prévision d'un trafic minimum de 20 AR en 2020, avec un horizon de 30 AR par jour. Tout autre dispositif relève du bricolage et signifie un abandon du développement du fret ferroviaire. Fontaine le Comte le 4 juin 2014 Gustave Talbot Président,

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 14:04:19

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

L'avenue Jean Jaurès à Tarnos (très fortement urbanisée) subit déjà les nuisances de la ligne ferroviaire Paris/Hendaye (bruits, vibrations). Ce nouveau projet viendra impacter encore plus le cadre de vie des habitants, il me parait nécessaire de prendre en compte la vie des gens en construisant un mur anti-bruit. Je tiens également à souligner que ce projet me semble financièrement démesuré par rapport au bénéfice qu'il va générer en terme de diminution du nombre de camions sur les routes.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 14:07:30

Nom : VIENNE NATURE

Prénom : Association

Département de résidence : 86

Ville de résidence : FONTAINE LE COMTE

Avis :

Vienne Nature reprend pleinement à son compte l'avis négatif donné par Poitou-Charentes Nature sur le projet présenté par RFF : il n'est qu'une parodie du programme d'Autoroute Ferroviaire naguère joint aux enquêtes publiques sur le projet de LGV Tours-Bordeaux. L'approuver serait entériner un renoncement injustifiable à un engagement de RFF et de l'Etat (lois Grenelle). Un maximum de 4 Aller/Retour par jour, soit 8 trains les 2 sens confondus, n'a rien à voir avec un programme de ferroutage destiné à désaturer les routes et autoroutes de l'axe atlantique, d'autant moins que ce maximum ne sera atteint qu'à une échéance indéterminée et qu'il sera indépassable : les conditions techniques des voies empruntées et le calibrage des deux plate-formes terminales n'offrent aucune marge d'évolution. À ce constat sur le fond, Vienne Nature ajoute quelques remarques sur les problèmes spécifiques à la Vienne. Vienne Nature constate que les aménagements prévus en Vienne ne prennent pas en compte les difficultés inhérentes à la gare de Poitiers : risque de saturation et risque d'inondation. En revanche, le pétitionnaire s'est intéressé dans un « mémoire complémentaire en réponse » (Vol 1 de la pièce 4) à la demande du CEGDD agissant au titre de l'Autorité Environnementale concernant la prise en compte des sites industriels dits Seveso situés de part et d'autre de la ligne. En Vienne, un site « Seveso seuil haut » est mitoyen de la future ligne de ferroutage : le dépôt d'hydrocarbures de la SAGESS –Picoty à Chasseneuil-du-Poitou. Ce site a fait l'objet d'un PPRT à l'élaboration duquel plusieurs associations, dont Vienne Nature, ont participé dans le cadre du CLIC. Ces associations ont vainement insisté pour que les interactions entre le site Seveso et la future circulation de convois de remorques de poids lourds, dont des citernes de matières dangereuses, soient étudiées, que les nouveaux

aléas soient définis et que des mesures de prévention soient prises. Ni la SNCF ni RFF n'ont, à l'époque, répondu aux demandes des services de l'État sur ses prévisions de trafic : c'est ce dont la Préfecture a informé Vienne Nature dans un courrier du 26 mai 2010. Vienne Nature a réitéré cette demande auprès des services de l'État par courrier du 30/06/2010 avant l'approbation du PPRT, puis par mail du 01/03/2013, une fois connu l'avis émis par le CEGDD le 19/12/2012. L'absence de réponse confirme l'embarras de l'État devant la volonté de RFF d'évacuer ce problème. Dans son mémoire en réponse, RFF minore le pourcentage de 2 à 3% du volume retenu par l'AE pour le transport de matières dangereuses. Ce faible pourcentage, s'il influe sur la probabilité, n'atténue ni la gravité ni l'intensité d'un éventuel accident majeur. En effet, le site de « dépotage » où les hydrocarbures sont transférés des wagons-citernes vers les cuves est situé à une vingtaine de mètres des voies où circuleront les convois de ferroutage, en zone rouge sur les plans du PPRT, donc soumis aux effets de surpression, thermiques et toxiques d'un éventuel accident. Cette proximité impose une révision du PPRT intégrant les nouveaux facteurs de risque et notamment un risque de type « domino » dont la responsabilité ne peut pas réglementairement être renvoyée sur le seul gestionnaire de l'autoroute ferroviaire (circulaire du 03/10/2005 sur l'élaboration des PPRT). Cette responsabilité partagée n'exonère pas le pétitionnaire de conduire une étude approfondie des moyens de réduire le risque : contournement du site par une voie d'évitement à construire et pour le moins réduction de vitesse. Il semble évident qu'au minimum l'entreprise Picoty devra être avertie des passages de wagons dangereux dans un délai suffisant pour déprogrammer une éventuelle opération de dépotage. Il semble tout aussi évident que les conséquences d'un déraillement sur le dépôt Picoty et sur le complexe de sports et de loisirs situé à proximité doivent être évaluées en fonction du nouveau trafic en prenant en compte la nature des matières transportées et le nombre de wagons, et doivent faire l'objet d'une information préventive des riverains et des élus. La volonté du pétitionnaire d'éluder le problème est manifeste lorsqu'il limite sa réponse (P. 26 du mémoire complémentaire) à la question du stationnement des wagons de transport de matières dangereuses, et lorsqu'il évite de s'engager à réaliser une étude d'impact spécifique, bien que l'AE ait explicitement préconisé des études au cas par cas des impacts sur les sites Seveso. L'argument selon lequel le trafic nouveau sera bien moins important que prévu ne saurait dispenser le pétitionnaire de répondre. Les nuisances sonores sont traitées par RFF avec ses techniques habituelles : respect formaliste d'une réglementation française prise a minima et ignorance des préconisations de l'OMS sur les effets physiologiques et psychiques de la gêne sonore à partir de 50 Db(A) et sur les seuils à respecter en zone urbanisée. L'utilisation d'un indicateur inadapté au bruit intermittent (le Laeq) a pour effet de gommer les pics de bruit et dispense le pétitionnaire de prévoir la construction d'écrans phoniques dans les quartiers urbanisés de Châtellerault et de Poitiers qui seront traversés de jour et surtout de nuit par les convois de ferroutage. Qu'ils soient bien plus rares que prévu ne change rien à l'impact sur les riverains d'un convoi de 1050 mètres en termes de bruit et de vibrations. Vienne Nature demande l'utilisation pour établir les courbes d'exposition au bruit d'un indicateur type LAmax ou Laeq-temps de passage. Le pétitionnaire ignore dans ses prévisions de bruit pour la Vienne les phases de freinage qu'imposera nécessairement la cohabitation difficile sur la même ligne du ferroutage, du fret classique, des TER avec les TGV desservant Châtellerault et le Futuroscope, puis entre Chasseneuil-du-Poitou et Fontaine-le-Comte avec les TGV desservant la gare de Poitiers. La doctrine de RFF consistant à ne considérer que les nouveaux « points noirs » induits par le ferroutage est dénoncée par l'AE : il faut bien évidemment s'attaquer en même temps aux situations de nuisance préexistantes : les seuils d'acceptabilité du bruit ne dépendent pas du seul règlement. Les effets des vibrations sur les maisons surplombant les voies dans la traversée de Châtellerault doivent être étudiés avec soin. Tout en usurpant le titre d'Autoroute Ferroviaire, le projet du pétitionnaire est susceptible d'infliger quelques

dégâts environnementaux non négligeables. Vienne Nature fait confiance à la Commission d'Enquête pour imposer au pétitionnaire des mesures préventives efficaces tant sur le risque industriel que sur les nuisances sonores et vibratoires. Fontaine le Comte le 04 juin 2014 Le Président de Vienne Nature Jean-Louis Jollivet

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 15:01:36

Nom : DROUARD et REGNIER

Prénom : Louissette et Vincent / Joëlle et Bernard

Département de résidence : 79

Ville de résidence : MARIGNY (79360)

Avis :

Nous habitons sur la commune de Marigny (79360), dans le village nommé La Blotière au lieu dit "Champ de Beau". Dans le cadre du projet de réalisation d'une autoroute ferroviaire sur la commune, la proximité de nos maisons (Numéros 40, 42, 43, 45) de la voie ferrée, nous interroge : - Quant à la potentielle nuisance sonore que vont engendrer les nouveaux passages de trains : Quels travaux seront engagés, au niveau de murs de protection sonore en bordure de la voie (et qui respectent une esthétique environnementale), et au niveau de l'isolation phonique de nos habitations (triple vitrage avec vitres de protection acoustique) ? - Quelle étude d'horaires des passages des nouveaux trains a été faite afin de privilégier le trafic actuel qui dessert, entre autres, notre commune pour que la priorité soit donnée au service des passagers (scolaires et adultes qui se rendent au travail à Niort) qui l'empruntent quotidiennement ? - Quelle protection est envisagée concernant les matériaux et produits transportés dans les trains qui pourraient porter préjudice aux riverains de la voie ferrée ? - Dans un souci de solidarité avec les transporteurs locaux, ce projet tient-il compte des besoins de livraisons et de portages sur le sol français ? - La création d'une nouvelle voie ferrée, pour ce projet d'autoroute ferroviaire, a-t-elle été étudiée en parallèle et attenante à l'autoroute A10 ? Dans ce contexte, si nous sommes sensibles à l'effort d'une protection écologique de l'environnement et de désengorgements des réseaux routiers des camions qui traversent la France, nous ne donnons pas cependant notre consentement à ce projet d'autoroute ferroviaire, dans l'état actuel des informations que nous avons et de l'insuffisance de réponses aux nuisances qu'il provoquera. A Marigny le 04 06 2014 Louissette et Vincent DROUARD 40 et 42 rue Champ de Beau 79360 MARIGNY et Joëlle et Bernard Régnier 43 et 45 rue Champ de Beau 79360 MARIGNY

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 15:16:13

Département de résidence : 79

Ville de résidence : 79230 FORS

Avis :

Objet : Projet Autoroute Ferroviaire Atlantique Monsieur, C'est avec une grande stupeur et une très grande inquiétude que nous venons de voir le futur projet RFF : Autoroute Ferroviaire Atlantique concernant la ligne Niort-Saintes. Nous vous faisons part de notre fort mécontentement face à ce projet qui va causer des impacts irréversibles pour tout les riverains de cette ligne ferroviaire : sur les habitations, sur la vie quotidienne, sur la vie dans le village et son environnement. Fors va alors être divisé en deux , et va être déserté. Fors vat-il devenir un village « fantôme » ? Notre propriété se situe, 27 rue de la Poste soit à 20 m de chemin de fer. Devant la mise en place de ce projet, nous attirons votre attention sur beaucoup d'inquiétudes et de questions qui nous interpellent : - Pour la nuisance sonore et les vibrations, que proposez vous ? Quelles isolations phoniques (double et triple vitrage), murs acoustiques ? Quelles protections de l'environnement (protection des « prés communaux ») ? - Quel impact sur l'estimation de notre propriété ? Que vaudra-t-elle ? Quelle indemnisation puissions-nous espérer ? Notre maison va perdre de sa valeur. Peut-on espérer une baisse de notre taxe d'habitation. De plus, - Combien de passages de frets par jour ? Quel type de Fret ? Que vont-ils transporter ? Des produits dangereux : produits chimiques, explosifs, déchets nucléaires... ? - A quelle vitesse-vont-ils traverser notre village ? Et enfin des rumeurs nous font peur qu'à la construction d'une seconde voie électrifiée le long de celle déjà existante, dans les deux ou quatre ans à venir ? Je vous prie de prendre en compte nos inquiétudes vis-à-vis de ce projet d'autoroute ferroviaire atlantique. Nous vous prions Monsieur Le Commissaire-Enquêteur, nos salutations distinguées.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 16:12:51

Nom : BORIES

Prénom : LUCILE

Département de résidence : 33

Ville de résidence : SAINTE EULALIE

Avis :

Bonjour, Je m'interroge sur les mesures prises par l'Etat concernant le projet d'autoroute ferroviaire. Malgré une période d'enquête publique retenue par l'Etat sur un mois où la population n'est très disponible (compte tenue des nombres jours fériés), la mobilisation des riverains est bien présente face aux inquiétudes. En effet, ce projet, tel qu'il est présenté, fait relever de nombreuses incohérences: - Aucune mesure satisfaisante n'est prise contre les nuisances sonores, - Aucune mesure satisfaisante n'est prise contre les vibrations transmises par le sol, - Aucune mesure satisfaisante n'est prise concernant la mise en sécurité des passages à niveau (voitures et piétons), - Aucun élément ne permet de se projeter à long terme sur les aménagements qui devront être réalisés pour permettre une fluidité de nos accès et ne pas couper la commune. En effet, je me permets de rappeler que la commune en rédigeant son Plan Local d'Urbanisme approuvé le 24/10/2010, avait déjà inscrit dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable les enjeux de lutte contre l'enclavement, de prise en compte des nuisances sonores, de préservation de continuités paysagères. Dans son rapport de présentation, le paragraphe 3.3.6 du PLU présente l'enfouissement de la voie ferrée comme objectif prioritaire de la collectivité. Nous demandons que des réponses soient apportées et que les attentes des communes concernées par ce projet soient des priorités aux

yeux de l'Etat. Vous priant d'agréer mes sincères salutations. Lucile Bories Adjointe au Maire de Sainte Eulalie

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 16:14:23

Nom : DRICOURT

Prénom : ALAIN

Département de résidence : 62

Ville de résidence : BETHISY ST MARTIN

Avis :

Avis négatif la voie ferrée traverse le village et longe à moins de 10 m les habitations. Quel impact quels risques sur les biens, la santé des riverains et la population en cas d'incidents ou d'accidents. 2 passages à niveau sont situés l'un de l'autre à 500m de distance Leurs fermetures simultanées entraîneraient l'impossibilité des secours à intervenir avec efficacité et rapidité en cas de sinistres ,auprès des personnes ou des biens. Aucune voie ne permet le contournement hors ces 2 passages à niveau Le lotissement et une partie du village seraient totalement isolé. 5 passage à niveaux sont sur moins de 5 km de distance. La colline en bas de laquelle passe la voie forme une caisse de résonance et emplifie le niveau sonore audible dans tout le village. La tranquillité de nuit comme de jour serai fortement compromis et le sommeil amputé des périodes de récupération(personnes travaillant de jour comme de nuit) les principale nuisances sont de l'orde de l'humain mais les problèmes d'environnement sont également préjudiciables. A.DRICOURT Maire de BETHISY ST MARTIN

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 16:28:38

Nom : CERNIAUT

Prénom : Christian

Département de résidence : 37

Ville de résidence : Draché

Avis :

Sur la nécessité de reporter sur le rail une partie du fret routier pour diminuer les nuisances et l'insécurité routière, on ne peut qu'être à priori d'accord. mais quand on regarde ce projet d'un peu plus près, de nombreuses déficiences apparaissent. D'abord, on peut douter de l'efficacité technique et de la rentabilité quand on regarde les autres expériences et avis compétents. Ensuite, le montage du projet et sa chronologie : les multiples conflits d'intérêt comme ceux de M.ESSIG, principal porteur et caution du projet (successivement ou simultanément représentant de RFF, la SNCF, du ministère de l'Environnement, de la région Aquitaine, de la société Mohdador vendant les wagons) laisse pantois. L'absence de débat public sur le choix

de la technique et du tracé est à déplorer, comme sur d'autres projets comme celui de la LGV SEA. Il est très surprenant aussi de constater que l'attribution de la délégation de service public a été décidée avant l'enquête, et comme pour celle bénéficiant à Coséa/Vinci, dans des conditions financières favorables à l'opérateur privé et très pénalisantes pour les finances publiques. Enfin il est très surprenant et condamnable que le dossier occulte complètement les nuisances liées au passage de ces trains de 1050m sur les lignes actuelles, insérées au milieu de zones habitées et n'envisage par exemple aucune mesure de protection en Indre et Loire, en particulier dans les communes de Monts, Villeprdue, Noyant de Touraine, Maillé, Nouâtre, La Celle Saint Avant, déjà très éprouvées par le passage de la LGV SEA et de ses voies de raccordement, et ne mentionne aucunement les travaux de mise au gabarit des ouvrages anciens sur ces communes. Enfin l'impact cumulé des deux projets (avec la LGV) est totalement nié : cumul sonore, incidence sur les autres circulations, etc. La circulation des TER pourra -t-elle ainsi se développer après la libération de la ligne par les TGV (argument des promoteurs de la LGV) si ces trains longs de fret occupent les créneaux libérés ? Enfin nous constatons et condamnons l'absence totale de publicité autour de cette enquête dans le département d'Indre et Loire, pourtant largement concerné par le passage de ce projet, -dossier non consultable dans les mairies, absence d'articles ou réunions- ce qui explique l'absence de réactions. Christian CERNIAUT Comité Réaction TGV 37

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 17:17:42

Nom : FERRERE

Prénom : Nicolas

Département de résidence : 93

Ville de résidence : DRANCY

Avis :

Je suis absolument contre le passage de l'autoroute ferrovière atlantique à Drancy et sur les communes avoisinantes. Ces trains de 1 km de long augmenteront les nuisances et surtout le danger d'un accident dans ce secteur déjà saturé avec la gare de triage. Je souhaite que l'itinéraire prévu soit modifié en évitant les zones où la population est très importante

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 17:43:39

Département de résidence : 17

Ville de résidence : saint germain de lusignan

Avis :

Nous sommes à proximité de la voie de chemin de fer ,nous allons en supporter les nuisances ,bruits en ex ,en plus nous sommes à 3 km de Jonzac VILLE THERMALE ,nous louons un gîte pour des personnes en cure et qui souhaitent se reposer Cela va causer un gros préjudice à

la cure ,beaucoup d'appartements sont situes à proximité de la voie ferrovière Nous donnons un avis DEFAVORABLE à ce projet

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 17:54:03

Nom : Cazassus

Prénom : Hervé

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Sainte-Eulalie

Avis :

La présentation faite par RFF/SNCF dans le document consultable dans le cadre de l'enquête publique est incomplète. Elle démontre le choix délibéré de présenter un projet d'envergure lourde de conséquences à travers plusieurs enquêtes publiques successives de manière à minorer l'impact des effets négatifs pour les communes traversées par cette voie ferrée. Le document mentionne le passage d'ici 2018 de 4 trains journaliers de plus de 1km de long mais omet de prendre en compte le trafic actuel auquel viennent s'ajouter ces trains de ferroutage. Il ne mentionne pas non plus la croissance dans les années suivantes du trafic. Ce choix de transfert de la route vers le rail pourrait sembler pertinent au regard du bilan carbone mais en réalité il ne concerne qu'une proportion très marginale du trafic transitant entre le nord de la France et l'Espagne par le coté ouest du pays (moins de 5%). Il faut noter également qu'une portion des voies entre Poitiers et Saintes n'est pas électrifiée, ce qui suppose une traction fioul, peu écologique. Il n'est donc pas évident que l'arbitrage couts/avantages/bilan carbone de ce ferroutage soit réellement positif, surtout si l'on tint compte les investissements à réaliser et les effets négatifs pour les riverains. En tant qu'habitants de la commune de Sainte-Eulalie, nous ne pouvons que déplorer l'absence de prise en compte des nuisances sonores produites par ce nouveau trafic ferroviaire (pas de murs antibruit prévus, ni de protection individuelle). Ce transit ferroviaire de remorques de camions induira une augmentation du poids sur les voies existantes, non prévues à cet effet, ainsi que des vibrations au sol, nuisibles à la qualité de vie des riverains et générant une dépréciation de leur patrimoine. Ce trafic ferroviaire supplémentaire entrainera aussi la modification des accès routiers dans notre commune avec suppression à terme des passages à niveau (obligatoire du fait de la montée en puissance attendue du trafic de ferroutage) et une réduction des accès communaux à ses principales voies de communication (accès à l'ancienne Nationale 10 et à l'autoroute) situées juste après la voie ferrée. Les usagers seront donc obligés de faire des détours en voiture du fait de la suppression des accès, ce qui créera des goulots d'étranglement et des embouteillages, notamment aux heures de pointe. Cela sera plus difficile encore pour les piétons, nombreux à se déplacer à pied vers le centre commercial en traversant la voie ferrée. Des questions de sécurité se posent aussi du fait des matières dangereuses qui seront transportées sur les trains. Afin de ne pas enclaver notre commune, de préserver la qualité de vie des habitants et les accès aux principales voies de communication, donc l'ouverture de notre commune sur l'extérieur, nous demandons l'enfouissement de la voie ferrée sur une partie de la portion traversant la commune de Sainte-Eulalie.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 17:54:59

Nom : PORTES DE L'ESSONNE ENVIRONNEMENT

Prénom : ASSOCIATION

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Savigny-sur-Orge

Avis :

Entre le 5 mai et le 5 juin 2014, une enquête d'utilité publique soumet aux citoyens le projet d'une autoroute ferroviaire Atlantique (AFA) entre Dourges (Pas-de-Calais) et Tarnos (Landes), via l'Essonne et la ligne du RER-C, soit 1 050 km. Par extension, l'Espagne sera reliée à la Belgique. Le but est de proposer une alternative au transport routier sur des axes saturés dès le printemps 2016. Un contrat de concession entre l'État et VIIA Atlantique, filiale de la SNCF, a été signé le 20 mars 2014. En faisant transporter l'équivalent de 60 semi-remorques par train, les convois atteindraient plus de 1 km de long en 2019, une première en France. Quatre trains dans chaque sens assureraient une navette quotidienne, sachant qu'ils circuleraient de nuit. - L'idée d'un transport de fret par voie ferrée plutôt que par la route n'est pas neuve. Elle est même écologiquement intéressante et abonde dans le sens du développement durable. Les temps de transport peuvent être ainsi réduits. Dans les documents du dossier d'enquête d'utilité publique (DEUP), on avance une réduction des coûts de 10 à 15 %. Les gains annoncés ne seraient pas négligeables en réduisant 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. Mais, les faits ont-ils été vérifiés grâce aux statistiques issues de l'utilisation des deux autoroutes ferroviaires existantes en France : celle dite alpine ouverte en 2003 entre Chambéry et Turin (175 km), et la ligne Perpignan-Luxembourg mise en service en 2007 (1 045 km) ? 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 ferroviaires « 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 ce projet d'AFA semble défailante. En outre, le financement et surtout la participation de l'Europe semblent, eux, incertains. - Des associations environnementales - dont nous sommes - et certaines municipalités sont très réservées, notamment en région parisienne. Il est, en effet, inadmissible de faire passer de tels convois sur le réseau ferré francilien déjà surchargé, voire saturé et à risque. Ainsi, à partir de 2016, ces trains emprunteraient les lignes de la grande couronne. Parmi elles, celle du RER-C dont les travaux de modernisation débutent à peine et sont échelonnés sur six années. Le tracé emprunté par l'AFA serait rénové en 3 ans : donc, aucun obstacle pour VIIA/SNCF ! En phase de test, en 2015, ce ne sont pas quatre trains par jour qui circuleraient, mais entre 10 et 20 allers-retours qui seraient effectués selon VIIA/SNCF. Les quatre allers-retours quotidiens annoncés sont prévus à échéance 2029 selon l'Autorité environnementale dans son rapport rendu en décembre 2012, ce qui est bien lointain pour les populations résidantes à proximité des voies, notamment en zones très urbanisées, subissant déjà des nuisances de transports ferroviaires de fret incontestables. - Ainsi, à Drancy (Seine-Saint-Denis), le maire a lancé une pétition sur Internet : il a fait voté une motion par

son conseil municipal contre le passage de cette autoroute ferroviaire 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, voire 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. Il a eu raison. Même l'Autorité environnementale a estimé que les risques technologiques et les risques de pollution accidentelle des eaux du projet d'AFA constituaient 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. Plus modestement, le maire de Viry-Châtillon (Essonne) a convoqué son conseil municipal en séance extraordinaire (28 mai 2014) afin de demander des informations complémentaires sur le sujet et une nouvelle enquête publique. La crainte sur le bruit, la dangerosité, les impacts sur l'homme et son environnement gagne du terrain parmi les élus concernés et les associations locales, dont la nôtre. - D'une façon générale, le constat est simple : 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, voire les conseils régionaux partenaires. 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 ! 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. Par ailleurs, le projet global prévoit une plateforme multimodale au sud de Paris, mais aucune véritable précision n'est indiquée dans le DEUP. Pas même une localisation exacte. Autre problème : aucune voie d'évitement de plus d'1 km n'existe entre Pierrefitte et Étampes. 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 de problème ? Comment un Sud-Francilien ou une municipalité sud-francilienne peuvent-ils abonder dans le sens du projet si des éléments leur sont cachés ? - 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. Quid de l'espace nécessaire sur ces quais pour l'attente de Franciliens empruntant quotidiennement les RER afin de se rendre à leur travail ou afin de vaquer à leurs occupations... ? En pleine heure de pointe, certains quais sont déjà très exigus. Le seront-ils un peu plus, même s'il ne s'agit que de quelques centimètres rabotés ? Le dossier d'enquête 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. Ainsi, un pont-rail à Savigny-sur-Orge est concerné. Le DEUP ne précise pas lequel alors qu'il en existe plusieurs sur ce territoire. 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. - Au sujet des nuisances sonores, les convois rouleraient à environ 60 km/h. Le bruit généré en soi n'est donc pas plus important que n'importe quel autre train, sauf qu'il s'ajoutera aux autres bruits environnants, en principe moins importants puisque nocturnes... Ainsi, en Essonne, le surplus serait évalué entre 0,2 et 0,8 dB selon les secteurs. Imperceptible, dit-on. Non, lorsque ce sont des bruits en surplus, s'ajoutant aux nuisances acoustiques autoroutières et aériennes critiques. Certes, VIIA/SNCF étudiera la possibilité d'installer des protections phoniques le long des voies afin de faire

monter les bruits vers le haut. Mais, quid des immeubles le long de ces mêmes voies dans les milieux urbains denses comme en Ile-de-France ? Ces murs anti-bruit, on les connaît déjà le long des autoroutes routières. Ils ne sont pas toujours efficaces ! A force de rajouter des nuisances générant un stress non pris en compte dans le projet, que devient la santé des Franciliens dont le sommeil est déjà perturbé par les bruits ambiants et par le trafic aérien. C'est une atteinte supplémentaire à la qualité de vie ! - Enfin, qu'envisage de faire VIIA/SNCF contre les vibrations liées au passage des trains de fret ? Tous les résidents vivant dans des pavillons à proximité des lignes de chemin de fer connaissent déjà ces nuisances liées au roulement des essieux de certaines rames mal équilibrées, aux conteneurs mal calés sur une structure ferroviaire défaillante... Les vitres, les tableaux, les parquets, certains meubles tremblent. Une gêne acoustique se fait entendre par le biais des structures des habitations qui entrent en vibration et rayonnement du bruit. Parfois, à force de passage, des dommages sur les bâtiments apparaissent. Bref, VIIA/SNCF appréhendera-t-elle l'impact de ces nuisances vibratoires dans tous les secteurs urbains et les solutionnera-t-elle au même titre que les nuisances sonores ? Il faut espérer qu'elle agira à la source partout où cela sera nécessaire. - Les thématiques franciliennes environnementales essentielles ne sont pas soulevées dans ce dossier d'enquête publique. De nombreuses questions restent sans réponse quant aux atteintes à la qualité de vie des millions de Franciliens. Quels seraient les risques pour les populations en cas d'accident grave ? Seront-elles suffisamment informées et préparées à une éventuelle catastrophe ferroviaire impliquant des matières dangereuses ? Les centres hospitaliers et médicaux seront-ils à même de gérer l'urgence, sachant que la politique de la concentration des services des urgences s'accélère au détriment de la santé des Français. Que se passera-t-il lors d'un déraillement en plein été, au moment même où des services hospitaliers sont fermés par mesure d'économie et de rentabilité ? A partir de quel seuil, la nuisance sonore nocturne est-elle infime et/ou acceptable ? Quelles sont les conséquences en cas de panne ou de retard de ces convois sur l'activité traditionnelle du réseau ferré banlieusard ? Ces convois seront-ils prioritaires sur les trains de banlieue ? La gestion des conflits de priorité ne sera-t-elle pas favorable au fret au détriment des voyageurs ? N'ajoute-t-on pas une couche de perturbations potentielles sur des réseaux déjà fortement perturbés en temps normal ? Enfin, la grande interrogation est de savoir pourquoi il n'est pas proposé de contourner l'Ile-de-France sur cette ligne d'autoroute ferroviaire alors que des plans de contournement existent à Lyon et à Montpellier pour ses homologues ? - L'autoroute ferroviaire est en soi un bon moyen de diminuer le trafic routier. Elle présente des avantages environnementaux incontestables. Mais, il est impossible d'apporter un blanc seing à ce projet d'AFA sans une réelle concertation avec tous les élus et les milieux associatifs sur l'ensemble du tracé au préalable. Elle aurait dû avoir lieu dans tous les départements ou régions traversés, à plus forte raison en Ile-de-France, la zone la plus densément peuplée de la ligne Tarnos-Dourges. Nous la réclamons. L'association PEE émet donc un avis défavorable en l'état du dossier soumis à enquête publique. - Le 4 juin 2014. Le conseil d'orientation de l'association Portes de l'Essonne Environnement présidé par Jean-Marie CORBIN.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 20:04:16

Nom : Paumier

Prénom : Bernard & Micheline

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Fors

Avis :

Nous pensons après lecture du Rapport de contre-expertise et avis du Commissaire Général à l'Investissement que ce projet n'est pas sérieusement envisageable car trop de points de l'étude restent insuffisamment approfondis et peu réalistes, notamment en ce qui concerne sa rentabilité probable sur le long terme. Si tous les riverains impactés par le passage de cet immense train étaient indemnisés correctement pour la dévaluation de leur biens immobiliers, le calfeutrage ou l'insonorisation de ceux ci, sans compter les aménagements murs anti-bruit, plantation de végétation absorbante, électrification de la ligne, construction ou renforcement d'un pont ancien insuffisant pour supporter une circulation intense, voies de garage inexistantes etc... cela coûterait bien plus cher au contribuable que le fait de passer par Angoulême. Cette autre ligne est double (contrairement à la nôtre), déjà électrifiée et son trafic sera diminué dans quelques temps par la mise en service de la LGV. Elle impacte aussi beaucoup moins de riverains. C'est pourquoi nous demandons que cette deuxième possibilité devienne prioritaire.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 20:26:27

Nom : PINOT

Prénom : Nathalie

Département de résidence : 37

Ville de résidence : Maillé

Avis :

Incroyable que toutes les communes ne soient pas averties par cette enquête ,à croire qu'il n'y a que Tours et Amboise de concernées, je crois que la ligne passe par Maillé et comme d'habitude, nous n'avons pas notre mot à dire, c'est consternant, vous ignorez les habitants proche ou très proche de cette ligne concernée qui seront encore et toujours dérangés par ces nuisances et bruits nocturne, mais ceci n'est pas votre problème? Vous n'êtes pas concernés? Merci de respecter les riverains.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 21:14:51

Nom : CHAILLET

Prénom : Patrick

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

* étudier un itinéraire alternatif passant plus à l'ouest (Amiens, Le Havre, Alençon, Tours) permettant d'éviter : - les zones à fortes densités de population telles que la banlieue parisienne, - d'engorger d'avantage une ligne déjà proche de la saturation, * informer l'ensemble des communes traversées afin de recueillir leurs avis, * fournir aux élus des communes concernées la liste des produits dangereux transportés, * désigner un cabinet indépendant des parties prenantes pour réaliser l'étude des risques, * prendre en compte dans l'étude des risques les effets dominos potentiels, * ne pas ajouter de risques supplémentaires à des risques existants.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 21:16:10

Département de résidence : 91

Ville de résidence : ETRECHY

Avis :

Madame, Monsieur Je suis contre ce projet car il s'ajoute à d'autres transports qui polluent le sud essonne depuis 4 ans. En effet, cette autoroute ferroviaire passe à côté de l'axe N20 qui est déjà saturé de poids Lourds. Il y a 2 ans la zone a aussi été sacrifiée et contrainte d'accepter un couloir aérien. Donc si on ajoute le bruit de la N20 à celui des avions et du trafic actuel à celui de cette autoroute ferroviaire , nous sommes en dehors des limites fixées au grenelle de l'environnement. C'est inadmissible : il s'agit du même cas que les rails SNCF trop larges pour certaines gares => les agences de l'environnement n'ont pris en compte que le bruit des lignes de train et pas toutes les autres nuisances déjà en place. Je demande un relevé sur la commune d'Etrechy sur un point cumulant le passage train, proche de la N20 avec le passage d'un avion. Si cette autoroute est actée ,je demande : 1- l'arrêt du couloir aérien sur Etrechy 2 -la mise en place de mur antibruit 3 -une diminution du nombre de poids lourds sur la N20. Cette enquête n'est absolument pas connue des habitants et j'en informe le ministère car l'information est trop confidentielle. Je demande une nouvelle communication et un prolongement du délai de consultation. Merci par avance pour votre prise en compte

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 21:20:56

Nom : ANTIER

Prénom : MURIEL

Département de résidence : 79

Ville de résidence : NIORT

Avis :

Un tel projet est très intéressant sur le plan écologique. Toutefois, il faudrait bien prendre en compte les problèmes qui vont apparaitre lors de l'exploitation et qui n'auront pas été estimés à leur vrai niveau.: nuisances sonores (murs anti-bruit pas prévus), perte de la valeur du bien

immobilier, Nous résidons à 50m de la ligne ferroviaire en centre ville de Niort et à 500m de la future plateforme de croisement des convois. Est-il prévu de faire d'autres études sur les nuisances quand les trains seront en service? Vers qui pourra-t'on se tourner?

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 21:31:57

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

Ce projet est une ineptie ! Il y a aussi près des habitations en ce qui concerne la pollution et le bruit avec un terminal qui fonctionnerait 24 h /24, 7 jours sur 7. et ne parlons pas de la circulation : les passages à niveau seraient fermés de 10 à 15 minutes de suite et plusieurs fois pas jour ; les routes seraient à saturation avec 400 camions jours de plus qu'à ce jour. Que feraient les usagers (déjà nombreux à utiliser cet itinéraire pour se rendre à leur travail, dans les supermarchés, à l'école, au collège ou au lycée) et la protection des enfants au niveau du rond-point de Garros.... IL NE FAUT PAS QUE CE PROJET ARRIVE A SE FAIRE !!!!

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 21:37:44

Département de résidence : 91

Ville de résidence : ETRECHY

Avis :

Madame, Monsieur Je suis contre ce projet car il s'ajoute à d'autres projets de transports qui polluent le sud essonne depuis 4 ans. En effet, cette autoroute ferroviaire passe à côté de l'axe N20 qui est déjà saturé de poids Lourds. Il y a 2 ans la zone a aussi été sacrifiée et contrainte d'accepter un couloir aérien. Donc si on ajoute le bruit de la N20 à celui des avions et du trafic actuel à celui de cette autoroute ferroviaire , nous sommes en dehors des limites fixés au grenelle de l'environnement. C'est inadmissible : il s'agit du même cas que les rails SNCF trop larges pour certaines gares=> les agences de l'environnement n'ont pris en compte que le bruit des ligne de train et pas toutes les autres nuisances déjà en place. Je demande un relevé sur la commune d'Etrechy sur un point cumulant le passage train, proche de la N20 avec le passage d'un avion. Si cette autoroute est actée ,je demande : 1- l'arrêt du couloir aérien sur Etrechy 2 -la mise en place de mur antibruit 3 -une diminution du nombre de poids lourds sur la N20. Cette enquête n'est absolument pas connue des habitants et j'en informe le ministère car l'information est trop confidentielle. Je demande une nouvelle communication et un prolongement du délai de consultation. Merci par avance pour votre prise en compte

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 22:08:06

Département de résidence : 45

Ville de résidence : Baule

Avis :

Je suis un riverain inquiet de la future autoroute ferroviaire Atlantique. Environ 6m sépare ma maison de la voie ferrée. Qu'est-il prévu pour réparer les préjudices lié à la qualité de vie, (augmentation de l'intensité du trafic) aux bruits et aux vibrations de ces trains de nuit? La dévalorisation de mon bien immobilier sera t'elle compenser financièrement lord de la revente?

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 22:10:20

Nom : SIXTE

Prénom : Jean Marie

Département de résidence : 17

Ville de résidence : SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN

Avis :

Concernant le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, en qualité de propriétaire riverain, je souhaite la construction d'un mur anti-bruit pour la traversée de SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN; Propriétaire par ailleurs d'un terrain constructible à proximité de la voie ferrée, je crains une dévalorisation dudit terrain. 50 millions d'euros pour élargir les quais de gare trop étroits pour accueillir les nouveaux TER + 800 millions d'euros pour des portiques destinés à taxer les poids lourds, ce gaspillage aurait certainement permis d'édifier des murs anti-bruit dans toutes les villes et villages traversés. Je soutiens donc ma commune dans toutes ses démarches. Fait à SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN, le 4 juin 2014 J.M.SIXTE

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 22:33:49

Nom : GERON

Prénom : Nicole

Département de résidence : 17

Ville de résidence : SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN

Avis :

Concernant le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, je soutiens et j'approuve la délibération du Conseil Municipal de SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN du 26 mai 2014. En effet, la commune de SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN sera particulièrement desservie par ce projet compte tenu : - des nuisances sonores engendrées, - de l'insécurité des usagers de la route suite aux inévitables embouteillages de part et d'autre des passages à niveau, - des risques d'accidents accrus dus à la proximité de notre école communale, - que la zone constructible de notre PLU est en partie située à proximité de la voie ferrée, - que le marché de l'immobilier s'en trouvera inévitablement amoindrie ce qui conduira à un dépeuplement inexorable de notre commune, Nul doute aussi que les investissements pour pallier les désagréments dus à l'implantation de cette voie ferrée seront en priorité attribués aux grandes villes traversées et que nos petites communes risquent d'être moins bien servies... Je m'oppose donc à ce projet dans l'état actuel. Fait à SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN Le 4 juin 2014
N. GERON

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 23:27:56

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Marigny

Avis :

Résidant à moins de 100 m de la voie ferrée, je suis contre le projet d'autoroute ferroviaire atlantique. Pour les raisons suivantes: vibrations importantes donc dégradations ; baisse de la valeur immobilière: nuisances sonores et environnementales; danger concernant les matériaux et produits transportés.....

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 23:28:21

Département de résidence : 40

Ville de résidence : tarnos

Avis :

Bonjour Dans une société polluée, bien sûr nous devons passer à des transports multi-canaux et de ce fait baisser nos émissions de CO2/ notre consommation de gasoil... Mais quand est-il vraiment de ce projet ? Un projet où seul un le transport par camion est possible en sortant de cette future gare ? Sur une infrastructure routière ne pouvant se le permettre ? Comment réguler des camions qui passeront sur un départementale toutes les 2min 30 ? Des accès déjà sérieusement mis à mal aux heures de pointe ou par le futur projet des allées shopping d'ondres. Pour info, pour faire Tarnos castillon/ Bidart, avenue de Bayonne, bien qu'étant plus proche de l'entrée d'autoroute Bayonne nord (21km) ou bien traverser le BAB (Bayonne, anglet, Biarritz : 18 km), il vaut mieux prendre la sortie d'Ondres, au nord de tarnos (30km et 1E de péage en plus) car les accès bayonnais sont trop compliqués, et faire ces quelques km peut prendre 30 minutes, ou 1H..... oui 1H... Et donc, vous pensez enlever aux automobilistes la seule voie encore à peu près accessible... qui je vous le rappelle sans doute, n'est qu'en 1X1 voie.... Pourquoi ne pas le faire à Mouguerre, comme prévu initialement ? Et près d'une entrée

d'autoroute, pas à côté des habitations comme ici, ou vous allez à la fois nous barrer les passages de voie ferrées alors que ce sont des axes principaux, polluer nos villes et augmenter nos bouchons ? Les agglomérations autour et internes au BAB n'ont déjà pas l'infrastructure routière pour supporter la circulation telle qu'elle est, allez-vous la déséquilibrer davantage ? DANS QUEL BUT : passer des marchandises en Espagne ? Mais que le terminus soit de l'autre côté alors : Vitoria, San Seb, mais pourquoi faire passer des camions pour passer la frontière ? Je vous rappelle que les autoroutes sont largement encombrées en été !

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 23:40:31

Département de résidence : 37

Ville de résidence : Noizay

Avis :

J'aimerais connaître l'impact sonore de ces trains. Les trains passant aujourd'hui sur la ligne Orléans Tours peuvent être très bruyants, selon la direction du vent et entendus très loin car le coteau doit faire un effet d'écho. Donc quelle serait la durée de perturbation sonore pour un train de 1 km ? Peut-on envisager des périodes sans train, la nuit, le week-end ? Par ailleurs les petites communes sont déjà de plus en plus mal desservies par le train, je me demande quelle possibilité de desserte voyageur il restera si la ligne est utilisée par des prestataires privés pour les marchandises. Je suis plutôt pour le principe des camions sur le rail, à condition d'un cadre économique raisonnable.

Envoyé le: mercredi 04 juin 2014 23:54:59

Nom : FURLAN

Prénom : Florent

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Sainte-Eulalie

Avis :

Mes observations concernant le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique sont les suivantes : 1/ Sur l'enquête publique elle-même : Les conditions de la consultations paraissent inappropriés au regard de l'ampleur du projet : coût des travaux à réaliser, coûts directs et indirects pour le contribuable local, enjeu économique stratégique allégué dans les documents de la consultations, impact structurel sur la physionomie du transport de fret sur l'axe nord – sud-ouest français. Premièrement, la durée de l'enquête est trop resserrée (seulement un mois) pour permettre à l'ensemble des citoyens de se forger un avis éclairé sur la question, ceux-ci n'ayant été informés du lancement de l'enquête publique qu'une quinzaine de jours avant. Deuxièmement, la publicité autour de ce projet est quasi inexistante : sur le terrain, de simples panneaux d'information certes d'une couleur jaune voyante, mais neutralisée par leur petite taille et leurs emplacements peu visibles. La réunion publique organisée le 15 mai par la

mairie de Sainte-Eulalie n'a par ailleurs pas bénéficié de la présence de représentants de RFF/SNCF / VIFA / LORRY RAIL, qui auraient pu apporter des réponses techniques claires aux questions qui se posent. Pour ces raisons il pèse sur ce projet un soupçon quant à la sincérité de la procédure - rapide - de consultation publique, qui paraît inscrite dans un calendrier préalablement décidé et affecté de dates déjà actées, avec ce que l'on peut imaginer de pressions et contraintes économiques à venir pour les décideurs publics quant au respect de ce calendrier. La procédure semble de surcroît vécue comme une contrainte, alors que la politique de transport, française et européenne, ainsi que les conséquences locales du présent projet mériteraient un vrai débat public. 2/ Sur les améliorations annoncées du transports de fret : Les informations fournies semblent indiquer que la création de cette ligne aura un effet mesuré sur le trafic routier de poids-lourds, dont souffre dès aujourd'hui l'agglomération bordelaise (rocade, A10 et A63 congestionnées aux heures de pointes). En effet le nombre de remorques pouvant être transportées par train semble faible rapporté aux nombres de poids-lourds qui transitent quotidiennement par autoroute, sauf à accompagner la création de l'autoroute ferroviaire d'une politique fiscale incitative en faveur du fret. Mais les mesures correspondantes ne sont pas évoquées dans les documents de la consultations. 3/ Sur les conséquences pour la commune : Le passage plusieurs fois par jour de trains de grande longueur roulant à relativement faible vitesse sera la cause de nuisances sonores indéniables contre lesquelles il faut absolument construire des dispositifs antibruit adaptés. La réalisation d'économies immédiates par le concessionnaire ne sauraient justifier la dégradation du cadre de vie des Eulaliens, à une époque où la prévention du bruit dans l'environnement est devenue une préoccupation majeure du législateur, qu'il soit national ou communautaire (Directive Européenne n°2002-49 du 25 juin 2002 2002/49/CE DU Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement). La partie la plus urbanisée de la commune est déjà fortement impactée par les nuisances sonores produites par l'autoroute A63 et la ligne de chemin de fer : voir les cartes du bruit réalisées par les autorités compétentes, en dernier lieu par la commune de Sainte-Eulalie. De plus, l'implantation d'un mur antibruit ne fait que protéger les habitations situées à son pieds mais pas celles, plus éloignées, vers lesquelles les ondes sonores sont déviées. La solution réellement satisfaisante est celle de la création d'un dispositif complet d'absorption du bruit, , c'est-à-dire ici l'enterrement total de la voie sur tout le linaire traversant la commune, comme cela a déjà été fait ailleurs. La suppression des passages à niveaux actuels seraient également une erreur fondamentale. Elle couperait la partie est de la commune, la ville proprement dite, de sa zone commerciale et des accès routiers à la rocade et aux communes de la Presqu'île d'Ambès (Carbon-Blanc, Ambarès-et-Lagrave...). Pour s'y rendre, les Eulaliens devront faire de quelques à plusieurs kilomètres de plus pour franchir la voie ferrée, par Ambarès ou Lormont. Cela pénalisera encore plus les ménages à faibles revenus qui sont dépourvus de voitures, auxquels les passages à niveau actuels offrent la possibilité d'une circulation à pieds, y compris avec une poussette, ou à vélos. Cette diminution de la pratique de modes de circulation doux et l'augmentation des consommations de carburant due aux trajets en voiture plus nombreux, tirerait à la baisse le bilan carbone favorable pourtant normalement permis par le développement du fret ferroviaire. Le développement durable a un volet environnemental mais aussi une dimension sociale, oubliée des documents de la présente consultation. 4/ Sur les conséquences pour le rive droite de l'agglomération bordelaise : Cette coupure en deux de la commune impacterait en même temps une zone géographique beaucoup plus étendue : la Presqu'Île d'Ambès, les communes de la rive droite de Bordeaux et celles des Coteaux Bordelais. Leurs habitants traversent la voie ferrée tous les matins et tous les soirs, pour rejoindre, vers l'est, le reste de la rive droite de Bordeaux ou l'A89, ou bien pour gagner, vers l'ouest, l'A10, la Presqu'Île ou - là aussi - la rive droite de Bordeaux ; dans les deux cas il s'agit d'éviter les axes autoroutiers et la rocade ou de rejoindre ceux-ci, surchargés aux heures

de pointe. Dès aujourd'hui la circulation entre 7h30 et 9h30 est très dense autours de l'A10, de l'A89 et de la rocade : on peut imaginer que ce sera pire si les franchissements actuels sont coupés. Passer la voie ferrée ne serait plus possible qu'au prix de détours de quelques à plusieurs kilomètres, par ce qui sera devenu (ponts, tunnels) de véritables goulots d'étranglement, ce qui est déjà le cas aujourd'hui. C'est une très grande partie de la circulation sur la rive droite de l'agglomération bordelaise qui sera impactée. Le 4 juin 2014.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 00:07:29

Nom : Gonzalez

Prénom : Margot

Département de résidence : 94

Ville de résidence : Ormesson sur Marne

Avis :

Il est difficilement imaginable d'augmenter encore plus la pollution sonore !!!! Entre les avions, les voitures et les trains qui nous nuisent déjà, une autoroute ferroviaire n'est surement pas souhaitable dans le Val de Marne. Je suis contre ce projet!!!! Le transport ferroviaire m'empêche déjà de dormir tranquillement la nuit, comment imaginer donc des ensembles de 1km de long? De la folie ou du non respect du citoyen!!!

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 00:21:32

Nom : CERNIAUT

Prénom : Christian

Département de résidence : 37

Ville de résidence : Draché

Avis :

Sur la nécessité de reporter sur le rail une partie du fret routier pour diminuer les nuisances et l'insécurité routière, on ne peut qu'être à priori d'accord. mais quand on regarde ce projet d'un peu plus près, de nombreuses déficiences et lacunes apparaissent. D'abord, on peut douter de l'efficacité technique et de la rentabilité quand on regarde les autres expériences et avis compétents : le report route/rail sera très faible en comparaison des trafics actuels et de l'investissement financier prévu. Ensuite, le montage du projet et sa chronologie : les multiples conflits d'intérêt comme ceux de M.ESSIG, principal porteur et caution du projet (successivement ou simultanément représentant de RFF, la SNCF, du ministère de l'Environnement, de la région Aquitaine, de la société Mohdador vendant les wagons) laisse pantois. L'absence de débat public sur le choix de la technique et du tracé est à déplorer, comme sur d'autres projets comme celui de la LGV SEA. Il est très surprenant aussi de

constater que l'attribution de la délégation de service public a été décidée avant l'enquête, et comme pour celle bénéficiant à Coséa/Vinci, dans des conditions financières favorables à l'opérateur privé et très pénalisantes pour les finances publiques. Enfin il est très surprenant et condamnable que le dossier occulte complètement les nuisances liées au passage de ces trains de 1050m sur les lignes actuelles, insérées au milieu de zones habitées et n'envisage par exemple aucune mesure de protection en Indre et Loire, en particulier dans les communes de Monts, Villeperdue, Noyant de Touraine, Maillé, Nouâtre, La Celle Saint Avant, déjà très éprouvées par le passage de la LGV SEA et de ses voies de raccordement, et ne mentionne aucunement les travaux de mise au gabarit des ouvrages anciens sur ces communes. Enfin l'impact cumulé des deux projets (avec la LGV) est totalement nié : cumul sonore, incidence sur les autres circulations, etc. Les circulations des TER pourra-t-elle ainsi se développer après la libération de la ligne par les TGV (argument des promoteurs de la LGV) si ces trains longs de fret occupent les créneaux libérés ? Enfin nous constatons et condamnons l'absence totale de publicité autour de cette enquête dans le département d'Indre et Loire, pourtant largement concerné par le passage de ce projet, - dossier non consultable dans les mairies, absence d'articles ou réunions- ce qui explique l'absence de réactions. Christian CERNIAUT
Comité Réaction TGV 37

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 04:12:17

Nom : PAQUET

Prénom : Didier

Département de résidence : 40

Ville de résidence : Lucbardez

Avis :

Je suis de nouveau surpris que l'enquête publique est lieu après que le contrat est été signé par l'état (mars 2014)! A quoi sert elle exactement puisque un dédit de 6 m€ existe dans le contrat en cas de non réalisation des travaux!!! (voir ECOTAXE) Ceci étant dit je pense que ce type de fret n'a pas d'avenir est représente une nouvelle fois un cas de "copinage" à la française des élites! La solution la moins chère (crise oblige) reste le transport des conteneurs qui représente une norme internationale. Nous devons arrêter de vouloir toujours faire du neuf et cher alors qu'il existe une solution simple "conteneurs" déjà en partie existante.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 07:29:04

Nom : France Nature Environnement

Prénom : Réseau Transports et Mobilités Durables

Département de résidence : 75

Ville de résidence : Paris

Avis :

Proposition TMD Après avoir consulté les dossiers de cette enquête publique, nous tenons à vous faire part des commentaires généraux du réseau Transports et Mobilités Durables de FNE. Sur d'autres points du dossier d'enquête publique, nos fédérations territoriales membres de FNE, vous feront parvenir leurs observations concernant la circulation des matières dangereuses, le bruit, la protection de la biodiversité.... 1°Un projet loin des engagements du Grenelle (2007) et surtout de l'enquête publique TGV Tours-Bordeaux L'enquête publique de la LGV Tours-Bordeaux dans sa justification de son utilité mettait en avant la nécessité de dégager des sillons sur la ligne classique pour attribuer des capacités pour le fret ferroviaire et en particulier pour l'autoroute ferroviaire (de l'ordre de 22 sillons en 2022 pour le ferroutage) L'enquête publique de l'autoroute ferroviaire ne retient que 4 sillons aller et retour pour 2018, avec passage à des trains longs (1000m) en 2021.avec une option en 2029,de 6 sillons aller et retour. Nous sommes très loin des chiffres de l'enquête publique de cette LGV, le développement du fret ferroviaire justifiant en partie cette nouvelle infrastructure.. Dans le dossier soumis à l'enquête publique, ce manque d'ambition met à mal l'étude socio-économique qui est considérée très optimiste par une contre-expertise figurant dans le dossier. La lecture du dossier d'enquête publique ne montre pas une grande volonté politique dans le portage d'un des engagements du Grenelle traduit dans la loi d'orientation : RFF est réticent pour des raisons financières, le groupe SNCF (porteur du projet) paraît assurer l'exploitation de ce service pour qu'aucun autre opérateur ne puisse se positionner, les experts (Conseil général des Ponts) expriment d'énormes réticences comme souvent lorsqu'il s'agit de projets fret ferroviaire. 2) Un itinéraire privilégié par Saintes et Niort non pertinent ? Si cet itinéraire peut se comprendre en attendant la mise en service de la LGV (2017), son confortement après 2017 interpelle (l'itinéraire via Angoulême étant en option) -entre Saintes et Niort :voie unique avec donc des difficultés de circulation -la traction des convois se fait en diesel entre Bordeaux et Niort (ou Poitiers), d'où coût supplémentaire, perte de temps...et perte de compétitivité par rapport à la route La justification de la LGV Tours Bordeaux était basée sur l'utilisation de l'itinéraire via Angoulême. Dans le dossier nous n'avons pas trouvé de réelle explication sur ce choix, et nous le regrettons. En conclusion, nous sommes fortement déçus par le manque d'ambition pour le fret ferroviaire par rapport aux orientations de la politique de transports définie par les lois du Grenelle de l'Environnement. Ces choix volontaristes ne sont pas pris en compte par ce projet. D'autre part, nous considérons qu'il y a une incompréhension fondamentale sur le choix des itinéraires retenus. Ce projet ne correspond pas aux objectifs nationaux et nous considérons qu'il devrait être ré étudié fondamentalement pour être en conformité avec les engagements mentionnés dans les lois Grenelle.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 08:29:32

Nom : GERON

Prénom : Nicole

Département de résidence : 17

Ville de résidence : SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN

Avis :

Concernant le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, je soutiens et j'approuve la délibération du Conseil Municipal de SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN du 26 mai 2014. En effet, la commune de SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN sera particulièrement desservie par ce projet compte tenu : - des nuisances sonores engendrées, - de l'insécurité des usagers de la route suite aux inévitables embouteillages de part et d'autre des passages à niveau, - des risques d'accidents accrus dus à la proximité de notre école communale, - que la zone constructible de notre PLU est en partie située à proximité de la voie ferrée, - que le marché de l'immobilier s'en trouvera inévitablement amoindrie ce qui conduira à un dépeuplement inexorable de notre commune, Nul doute aussi que les investissements pour pallier les désagréments dus à l'implantation de cette voie ferrée seront en priorité attribués aux grandes villes traversées et que nos petites communes risquent d'être moins bien servies... Je m'oppose donc à ce projet dans l'état actuel. Fait à SAINT GERMAIN DE LUSIGNAN Le 4 juin 2014
N. GERON

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 09:28:55

Nom : DUFOSSÉ

Prénom : Virginie

Département de résidence : 60

Ville de résidence : NÉRY

Avis :

Bonjour... je parle en mon nom et ceux de mes voisins, de la Commune de Néry, Hameau de Vaucelles...en bout de nos jardins la voie ferrée...nous sommes CONTRE ce projet...dangereux... NUISANCES SONORES IMPORTANTES... NON NON ET NON
Merci

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 09:29:08

Nom : CACAULT

Prénom : JACKIE

Département de résidence : 79

Ville de résidence : MARIGNY

Avis :

Bonjour, Monsieur le Président de la commission d'enquête, je viens juste de prendre connaissance du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique et de l'enquête publique encours. Mon domicile étant situé à côté de la voie ferroviaire et ayant déjà des nuisances sonores plus ou moins modérées en fonction des trains. Je me vois dans l'obligation de refuser ce projet,

pour éviter des problèmes de santé et des détériorations de ma maison suite aux vibrations importantes que généreront les passages longs et répétés de ces différents trains. Cordialement

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 09:31:37

Nom : czuba

Prénom : BORIS

Département de résidence : 60

Ville de résidence : NERY

Avis :

j'émet un avis négatif trop de risques.. trop dangereux nuisances sonores Assez !!!!!

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 09:32:44

Nom : DUFOSSE

Prénom : Nicole

Département de résidence : 60

Ville de résidence : BETHISY SAINT PIERRE

Avis :

ABSOLUMENT CONTRE

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 09:34:38

Département de résidence : 60

Ville de résidence : NERY

Avis :

Nous sommes contre ce projet... les voies ferrées pas adaptées à ce genre de transports...aucune sécurisation...nuisances sonores importantes...NON NON NON

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 09:50:04

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Marigny

Avis :

Résidant à moins de 100 m de la voie, je suis contre le projet d' autoroute ferroviaire atlantique. Pour les raisons suivantes: Vibrations importantes donc dégradations,nuisances sonores et environnementales, baisse de la valeur immobilière, danger concernant les matériaux et produits transportés.....

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 11:03:50

Nom : INCHAUSPE

Prénom : MONIQUE

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

L' autoroute ferroviaire, un choix discutable, inadapté et imposé par le lobby par Pierre Recarte / vice-président du Cade 24/05/2013 Le Grenelle de l' environnement a promu les "autoroutes ferroviaires" pour rééquilibrer le transport de marchandises sur longue distance en faveur du rail. Cette priorité est affirmée alors que le fret ferroviaire continue à décliner en France depuis son apogée historique de 1974, où sa part de marché était deux fois plus élevée qu'aujourd'hui. En quoi consiste une autoroute ferroviaire ? Le ferroutage permet de transporter des camions complets sur des wagons surbaissés. L' "autoroute ferroviaire" est une variante du ferroutage. Les semi-remorques sont acheminés avec ou sans leurs tracteurs. C' est un "pont sans escale" entre deux terminaux de chargement, un transport régulier à un rythme cadencé. Le service emprunte les voies ferrées existantes, ce qui impose des wagons surbaissés et des travaux d' adaptation afin que les ponts et les tunnels présentent un gabarit compatible avec la hauteur des véhicules transportés. Deux autoroutes ferroviaires fonctionnent déjà en France : l' une relie Perpignan au Luxembourg, la seconde, la transalpine, met en communication la vallée de la Maurienne et Turin, en empruntant le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis. Le troisième axe, l' autoroute ferroviaire atlantique, est en projet et nous concerne directement, mais le concept suscite des interrogations. Un choix discutable Faire monter des camions entiers sur des wagons spéciaux (Modalohr) à 400 000 euros l' unité : telle est l' option retenue. Les experts estiment le prix du transport entre 1 et 1,20 euro le km alors que le transport par caisse est tarifé au plus à 0,60 euro le km. Pour "capter" plus de camions, l' autoroute ferroviaire Perpignan/Bettembourg a dû opter pour une solution mixte (camions et conteneurs) et offrir des voyages à perte (0,70 euro/km contre 0,90 euro auparavant). L' autoroute ferroviaire est une option discutable, elle gaspille de la place, de l' énergie, transporte peu de masse (358 tonnes en moyenne), nécessite des travaux d' aménagement, et coûte 40 % plus cher que le combiné. La meilleure solution, la seule qui

ait la confiance des routiers, est le transport combiné de conteneurs par voie ferrée ou maritime. Le conteneur, c'est l'avenir du fret, comme peuvent en attester les nombreux pays qui l'ont adopté. Le conteneur, c'est l'unité commune au bateau, à la route et au rail. Contre toute logique, ce choix n'a pas été validé. Un choix peut-être imposé... Est-ce un choix réfléchi ou Jean-Louis Borloo, alors ministre de l'Écologie, s'est-il montré sensible au lobbying de M. Philippe Essig, ancien PDG de la SNCF ? M. Essig est tour à tour "consultant" ou "expert" pour le compte de RFF. Il est naturellement chargé du dossier des LGV. Dès lors, l'autoroute ferroviaire y apparaît comme la solution à tous les problèmes. Ce travail lui permet d'intégrer le ministère de l'Écologie, aux côtés de Jean-Louis Borloo, où il est chargé de juin 2008 à juin 2009 d'une "mission de réflexion du fret ferroviaire." Avec Philippe Idrac et le directeur du service des transports, Philippe Essig conclut que la solution la plus adaptée pour l'État est l'autoroute ferroviaire. Les opposants au projet de LGV découvrent alors que Philippe Essig est également, depuis 2003, le conseiller de la société Modalohr... qui détient le brevet de fabrication des wagons spécifiques de ces autoroutes ferroviaires ! Ainsi, l'expert a été à la fois juge et partie ! Curieusement, alors que son contrat avec le gouvernement courait jusqu'en juin, le ministère a choisi de le décharger du dossier début 2009. De 2002 à 2008, Philippe Essig était conseiller auprès d'Alain Rousset, président de la région ! La Cour des comptes circospecte Dans le rapport annuel de 2012, la Cour des comptes fait ce constat : "Il ressort que le concept peine à faire ses preuves sur les plans économique et financier. [...] Les autoroutes ferroviaires ne pourront être une opportunité pour le fret ferroviaire qu'à la condition de démontrer leur capacité à fonctionner à terme sans aide financière publique récurrente. [...] Le modèle n'apparaît viable, dans l'avenir, qu'à des conditions exigeantes." Des spécialistes incrédules Patrice Salini, ancien directeur du cabinet d'un secrétaire d'État aux Transports, consultant spécialisé des transports, écrivait dans Les Échos : "Peut-on parier sur l'autoroute ferroviaire ? Eh bien, le drame c'est que personne – sauf les politiques – ne le croit vraiment. [...] Le problème, c'est que cette technique ne peut aucunement prendre une part de marché massive (ou décisive) ni répondre à une organisation industrielle du transport combiné – où finalement les conteneurs demeurent l'outil idoine [...]." Sa "prolifération – qui demeure lente – ne peut aucunement faire office d'une stratégie de développement capable de relever le défi du développement durable". L'autorité environnementale très critique Rentabilité socio-économique douteuse, imprécisions sur les prévisions de trafic, étude d'impact trop générale, absence d'études sérieuses sur les nuisances acoustiques ou l'impact des vibrations sur les bâtiments, l'avis de l'Autorité environnementale (AE) sur le projet de l'autoroute ferroviaire atlantique conforte les opposants dans leur analyse. Cet avis, rendu fin décembre 2012, comprend bon nombre de critiques, réserves et recommandations qui montrent que ce projet n'existera jamais dans l'ampleur prévue. En 2006, RFF annonçait 4 allers-retours dès 2007, 20 en 2013 et 30 en 2020. À ce jour, l'autoroute ferroviaire n'a pas encore démarré. L'AE indique qu'entre 2014 et 2029, il est prévu 4 allers et retours quotidiens et à terme 9 à 10 allers et retours quotidiens ! De même, le coût apparaît prohibitif car la mise en service nécessite de nombreux travaux sur le réseau, estimés à 188 millions d'euros. L'autorité doute de la rentabilité socio-économique. Le bilan actualisé net sur la période 2013-2062 est négatif : -112 millions euros avec la prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics. De plus, le bilan de RFF comme celui de la puissance publique est négatif : -314 millions d'euros pour RFF et -613 millions d'euros pour la puissance publique. "Cette situation fragilise l'équilibre global du projet" conclut l'autorité. Selon le ministre, "ce projet permettra, en régime de croisière, le transport de plus de 100 000 poids lourds par an", soit 13 jours de trafic de l'autoroute ! Piètre résultat alors que le transport de conteneurs par fer ou mieux par mer permet de transporter des volumes beaucoup plus importants de marchandises. Dans ce domaine, au moins, le lobbying a bien fonctionné ! Voilà pourquoi je suis contre le terminal A TARNOS et l'autoroute ferroviaire

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 11:10:49

Nom : LANTRES

Prénom : Patrick

Département de résidence : 86

Ville de résidence : Jaunay-Clan

Avis :

AVIS SUR L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE PREAMBULE L'association Réaction TGV Jaunay-Clan a été créée à l'occasion du projet LGV SEA en 2000. A ce titre aux différentes enquêtes publiques concernant ce projet (EUP du 3/02 au 16/03 2005 et du 25/10 au 19/12 2007). La commune de Jaunay-Clan (Vienne) est traversée par la ligne actuelle Paris-Bordeaux, objet de l'enquête publique. 75 maisons, 8 entreprises dont 1 hôtel se situent à moins de 150 mètres de la ligne.

AVIS Pièce 2 : Etude d'impact } Vol.1 : Résumé non technique L'état initial de l'environnement ne fait pas état de l'état initial du bruit des communes traversées et en particulier la commune de Jaunay-Clan (86) Une réserve est mentionnée en page 23 : Ne sont évoqués ici que les enjeux environnementaux majeurs, notamment liés à une réglementation contraignante (zones inondables, zones Natura 2000, réserves naturelles nationales et régionales, parcs naturels régionaux, sites classés et inscrits, arrêtés de protection de biotope, zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, établissements Seveso « Seuil Haut »). Il n'est fait mention dans aucun autre chapitre de l'état initial du bruit. } Vol 2 : Appréciation des impacts du projet - Chapitre 2 – Organisation de l'étude (page 19) Il est confirmé que l'état initial ne prend pas en compte le bruit } Chapitre 5 – Impact du projet sur la santé - Alinéa B – - Paragraphe 1 – Les effets du bruit sur la santé (page 387) Le rédacteur écrit « Ces effets des nuisances sonores vis-à-vis de la santé humaine sont difficilement quantifiables, d'autant plus que la perception de la gêne peut être très différente d'un individu à un autre. Aussi, il est difficile de corréliser systématiquement le niveau de bruit avec un degré de gêne » « Les impacts éventuels des bruits en matière de santé des riverains ne sont pas aujourd'hui directement quantifiables. En effet, nous avons vu précédemment que la dimension « sensibilité psychologique » pouvait influencer sur la gêne ressentie par chaque individu exposé à la même intensité sonore ». Ces affirmations non étayées par des références d'études ad hoc et l'utilisation de termes réducteurs (difficilement quantifiables, difficile de corréliser, impacts éventuels) sont un premier exemple d'absence de prise en compte objective de l'impact bruit sur la population. L'association se base quant à elle sur ses études, étayées par des références indiscutables, prouvant que les nuisances sonores des trains et la gêne sont parfaitement étudiées et avérées: “Le Laéq est un indice de pression acoustique non adapté aux trafics intermittents” (tel que le trafic ferroviaire) selon l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports). L'OMS préconise l'utilisation du LAmax (bruit réel). La gêne est liée au nombre de trains, à l'intensité du bruit, aux vibrations, à l'effet surprise, à l'effet claquement, à la superposition de 2 bruits (route-fer) Elle est fonctionnelle (on ne s'entend plus, sommeil perturbé), comportementale (on ferme la fenêtre), physiologique (la santé est en cause), psychique (les gens très gênés ne supportent plus ...dépriment) et psychologique. “Pour protéger durablement les riverains du bruit des nouvelles infrastructures ferroviaires, le

nombre d'événements est aussi important que l'intensité au passage" J.Lambert Rapport INRETS n° 196 Février 1995 Selon les spécialistes une proportion importante de composantes en basse fréquence augmente considérablement la gêne (J. Lambert INRETS "les effets du bruit des trains sur l'homme : un état des connaissances"). "Un an et demi après la mise en service du TGV, on ne peut pas assurer que les riverains s'habituent au bruit, au mieux ils s'en accommodent" (Rapport des Ponts et Chaussées n° 2002-0255-01 août 2003 – chapitre 6). Cette appréciation résume les dangers du bruit . - Paragraphe 1.2 – Phase d'exploitation (page 387) Le rédacteur écrit : « Pour le bruit du à la circulation des trains d'autoroute ferroviaire, l'étude acoustique a révélé que seule la section spécifique de l'itinéraire entre Niort et la bifurcation de Cenon (agglomération de Bordeaux), présente le critère de modification significative, ceci du fait de la faiblesse actuelle des circulations fret ». Cet avis est non étayé : affirmer que « l'étude acoustique a révélé... » implique que celle-ci a été menée sur la totalité de la ligne. Cette étude n'apparaît pas dans le présent dossier d'Enquête. } Chapitre 6 – Etudes acoustiques - Alinéa B - Paragraphe 1 – Recherche des sections de modification significative (page 395) Le rédacteur écrit : « Le critère de modification significative du niveau sonore (plus de 2 dB(A) d'augmentation), entre la situation à terme avec aménagement (situation projet) et celle sans aménagement (situation de référence) est examiné sur la base des trafics fournis en situation future avec et sans le projet, en s'appuyant sur un calcul des émissions sonores à la source (puissance acoustique en dB(A) par mètre linéaire de voie : Lw/m). » « Les écarts de niveau à l'émission se retrouvant au récepteur (à la variabilité près liée aux effets de propagation), cette approche simplifiée est pertinente pour ce type d'étude amont et permet de repérer les sections de voies ferrées présentant le critère de modification significative, sur lesquelles l'étude devra être approfondie. » Il n'est admissible que l'étude acoustique se borne à une « approche simplifiée » tant le problème de bruit et de gêne est crucial pour les riverains. Les études réalisés lors des différentes EUP pour le projet LGV SEA Tours- Bordeaux, les avis de la population donnés à cette occasion, les conclusions des Commissaires enquêteurs prouvent l'importance de l'impact acoustique (pendant et après travaux). Une étude d'EUP pour être crédible ne doit pas se borner à une étude approximative qui ne se base que sur une impression du rédacteur décidant selon son ressenti de n'effectuer une étude que sur certains secteurs. L'association met en doute la légalité d'une telle démarche car elle n'est pas basée sur le LAéq seul critère reconnu et imposé en matière de protection acoustique. Prendre comme référence le Lw/M n'est pas significatif. - Paragraphe 1 - Paragraphe 1 – Tableau 11 & 12 (page 396 & 397) - Section 10 – Poitiers-Monts Le comparatif Trafic 2007 / Trafic futur fait ressortir qu'il y aura dans le futur (hors autoroute ferroviaire) : - 3 fois moins de Grandes lignes - 2 fois plus de TER jour - 2 fois moins de TER soirée - 2,5 fois plus de Fret jour - 2 fois plus de Fret soirée - 2 fois plus de Fret nuit Soit au total autant de trafic en jour et soirée et 2 fois plus nuit ⊗ Sachant que la signature sonore des grandes lignes (TGV) est inférieure à celle des TER et très largement inférieure au Fret ⊗ Sachant que la durée de passage des grandes lignes (TGV) est supérieure à celle des TER mais très largement inférieure au Fret ⊗ Sachant que les chiffres donnés dans l'étude ne tiennent pas compte de l'Autoroute ferroviaire On peut très raisonnablement douter de la sincérité de l'étude acoustique en ne choisissant arbitrairement que quelques communes pour connaître l'impact sonore du projet sur la totalité de la ligne. Comme indiqué en préambule l'association Réaction TGV Jaunay-Clan a participé aux Enquêtes publiques concernant la LGV SEA. A cette occasion RFF a produit des dossiers d'études très complètes en particulier sur l'acoustique. Plus précisément il est étudié l'impact sonore du transfert d'une grande partie des rames TGV sur la nouvelle ligne et en corollaire les conséquences de l'augmentation du nombre de sillons de trains de fret. Le dossier d'EUP du projet LGV SEA ne donne pas les mêmes résultats que ceux indiqués dans le dossier de la présente EUP. A ce jour, la commune de Jaunay-Clan n'est pas classé « point noir ». L'étude

se contente de traiter les seuls points noirs actuellement répertoriés. Rien ne prouve que la commune à la mise en service de l'Autoroute Ferroviaire ne devienne un « point noir » L'association demande un complément d'enquête à ce sujet. Chiffres différents, nombre de trains différents, sociétés d'études différentes etc.... ceci montre l'approximation de ces études et la fragilité des jugements qui en découlent mais avec la même finalité: les répercussions importantes et définitives sur l'environnement et l'être humain. Vibrations L'absence de ce volet dans l'étude d'impact est pour le moins surprenant. A noter que dans les dossiers EUP de la LGV SEA l'impact « vibrations » n'avait fait l'objet qu'une étude succincte. On est en droit de se poser des questions sur la propension (volontaire ou non ?) de RFF à éluder ses études en la matière et les raisons pour lesquelles cette société masque les impacts réels sur l'environnement et la population. Une étude des effets des vibrations sur la commune est d'autant plus impérieuse que les futurs trains lourds de 750 puis 1050 m rouleront sur des rails à la technicité ancienne. CONCLUSION L'association demande une étude acoustique complète sur la commune de Jaunay-Clan incluant un état initial avec relevé en face sur 10% du nombre des bâtiments. Cette étude devra être menée en tenant compte du LAéq pour chaque période (jour, soirée, nuit) * du trafic actuel et du prévisionnel avec rames 750m et rames de 1050m. Cette étude devra d'autre part proposer des mesures de protections appropriées L'association demande qu'une étude d'impact des vibrations soit menée sur le territoire de la commune et que des mesures de protections appropriées soient proposées. L'association demande que le principe de précaution en matière de bruit et de vibrations soit appliqué et que les commissaires enquêteurs recommandent de ne pas se borner à l'application au minimum des lois en la matière mais d'aller au-delà au nom dudit principe de précaution. *Selon la recommandation de la Directive Européenne Pour l'association : Patrick LANTRES Président de Réaction TGV Jaunay-Clan Siège : Mairie 86130 Jaunay-Clan 05 juin 2014

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 11:45:03

Département de résidence : 17

Ville de résidence : CLION SUR SEUGNE

Avis :

Bien que consciente que le feroutage est un atout pour palier au trafic important représenté par les poids lourds empruntant l'axe routier Nord/Sud afin de limiter la production de gaz à effet de serre, mais aussi les risques d'accidents, je suis CONTRE ce projet. En effet, j'habite une commune de 830 habitants traversée de part en part par la voie ferrée concernée par ce projet. J'y ai fait construire mon habitation il y a à peine 1 an, à 250 mètres de la voie ferrée et d'un passage à niveau. J'y entend déjà les trains, certains plus que d'autres. J'y ressens déjà des vibrations. Ma maison est pourtant une construction neuve et bien isolée ! A titre personnel, si ce projet devait aboutir, je suis très inquiète du bruit important occasionné par le passage de ces 50 trains journaliers, mais également des vibrations bien plus importantes que celles actuellement ressenties et des fissures et lézardes qu'elles occasionneraient sur ma maison. Il m'a fallu du temps et beaucoup de concessions, de privations et d'efforts pour réaliser ce projet immobilier qui me tenait à cœur. Je n'ai aucunement envie de voir ma maison se détériorer à cause de ce projet d'autoroute ferroviaire !!!! J'ai deux jeunes enfants et je travaille dur pour pouvoir leur offrir le confort d'une maison. Je ne veux pas travailler pour dépenser mon salaire dans d'éternels travaux de réparation qui seraient la conséquences du

passage de tous ces trains !!! Limiter la production de gaz à effet de serre et les risques d'accidents, c'est très bien, mais cela devient dérisoire et sans importance, si pour limiter cela, on doit créer beaucoup d'autres problèmes tout aussi importants !!! 70 habitations de ma commune se trouvent à moins de 100 mètres de la voie ferrée et ressentent donc encore plus que moi les vibrations !!! Ces vibrations et leurs conséquences ne semblent pourtant pas être prises en compte. Sur le plan de la sécurité routière, compte tenu de la longueur des trains (1050 m), 2 passages à niveau sur 3 seront fermés en même temps. Cela va produire inévitablement des embouteillages de part et d'autres des passages à niveau et notamment en centre bourg où le stationnement alterné par quinzaine pose déjà des problèmes de circulation de par l'étroitesse de la rue principale. Cette file de véhicules, en attente de franchissement du passage à niveau génèrera l'insécurité des usagers de la route et des piétons (nombreuses personnes âgées se rendant dans les commerces, enfants se rendant à l'école), un frein à la bonne circulation des services de secours, et du GAZ A EFFET DE SERRE !!! Vu la durée de fermeture des passages à niveaux, les plus impatientes tenteront également de traverser alors même que les barrières seront baissées ce qui occasionnera des RISQUES D'ACCIDENTS importants !!! Les nuisances sonores seront aggravées par l'augmentation considérable des décibels, quand on sait qu'1'47" s'écouleront entre l'arrivée, le passage et la disparition du convoi ferroviaire. La commune de CLION SUR SEUGNE a révisé récemment son Plan Local d'Urbanisme pour ouvrir des zones constructibles nouvelles et attirer des familles avec enfants, afin de sauver école et commerces ! Cette révision a été coûteuse pour la commune. Si ce projet d'autoroute ferroviaire devait aboutir, les terrains en zones constructibles essentiellement situés à proximité de la voie ferrée ne trouveront pas preneurs. Les nuisances sonores et visuelles ainsi que les vibrations occasionnées seront un frein certain à la vente de ces parcelles constructibles. Certains habitants partiront. Le marché de l'immobilier de la majorité de la commune va s'effondrer. Dans les secteurs touchés, les résidences verront leur valeur vénale chuter et ne trouveront pas de repreneur, ce qui représente la mort inéluctable à termes des commerces, de l'école et de la commune entière. La faune sauvage est également menacée. En effet, la voie ferrée étant bordée par endroit de champs et de bois, et non loin d'une zone classée NATURA 2000, il est fréquent de voir sangliers et chevreuils traverser la voie ferrée. Avec le passage d'autant de trains, c'est toute la faune sauvage qui sera perturbée, des animaux qui seront tués et un coût pour la réparation des trains !!! La proximité de l'école maternelle (50 mètres de la voie ferrée et du passage à niveau) est aussi une préoccupation forte, tant sur le plan acoustique que celui du risque quand on sait que camions et remorques transporteront aussi des produits dangereux. Enfin, l'indemnisation proposée ne devrait pas concerner les seules maisons situées à moins de 100 mètres de la voie ferrée, et elle est évidemment dérisoire quand on se penche sur le prix des travaux que devraient effectuer les administrés pour isoler leur habitation (murs et fenêtres) et quand on sait qu'ils ne pourront plus profiter du calme de leurs jardins !

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 12:14:52

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Fontaines d'Ozillac

Avis :

Le Conseil Municipal de Fontaines d'Ozillac n'est pas contre ce projet qui permettrait de désengorger le trafic routier. Par contre, il reste très inquiet : - sur les risques de détériorations

des maisons situées à proximité des voies ferrées et qui seraient causées par les vibrations - sur les nuisances sonores - sur l'attente aux passages à niveau au vu à la longueur des trains.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 12:30:17

Nom : Vrignault

Prénom : Daniel

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Marigny

Avis :

Résidant à moins de 100 m de la voie ferrée, je suis contre le projet d' autoroute ferroviaire atlantique. Pour les raisons suivantes: Vibrations importantes donc dégradations ,nuisances sonores et environnementales, baisse de la valeur immobilière, danger concernant les matériaux et produits dangereux.....

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 12:37:53

Nom : Gogny-Goubert

Prénom : Boris

Département de résidence : 60

Ville de résidence : Saint-Rémy-en-l'Eau

Avis :

J'ai été maire de la commune de Saint-Rémy-en-l'Eau de 1995 à mars 2014, J'ai pris connaissance de l'ensemble des éléments présentés en accompagnement de cette enquête et je reste extrêmement dubitatif sur les éléments communiqués et concernant notre commune. Ceci à plusieurs titres: 1- Sécurité de la circulation des trains et sécurité pour les habitants des communes riveraines de la voie Paris Creil Amiens: D'une manière générale il n'est fait que peu de cas de la date de création de cette ligne dans les années 1855/56 et en particulier l'on peut se poser des questions sur la solidité de certains ouvrages qui datent de cette époque d'autant que les poids des convois n'a plus rien à voir avec ceux du 19ème siècle et du début du 20ème. De même une tranche importante de travaux sur cette voie et sur les abords immédiats de celle-ci ont été réalisés un siècle plus tard (1955-1956), lors de l'électrification de la ligne. Chantilly: Très peu d'éléments nous donnent à croire que les études d'impact concernant la sécurité ont été faites de manière approfondie et l'on peut se poser la question du passage du viaduc à hauteur de Chantilly, est-on sûr que cet ouvrage pourra supporter l'accroissement important de trains de marchandises de grandes longueurs et dont les poids dépassent de loin ceux de trains traditionnels. Saint-Rémy-en-l'eau: Il y a pour ce qui concerne cette commune plusieurs éléments de sécurité sur lesquels j'attire très sérieusement

l'attention du Commissaire Enquêteur: Lors de la création de la ligne, la commune a été traversée en son milieu, isolant ainsi un petit quartier du village à l'ouest de celui-ci, afin de permettre une circulation d'Ouest en Est, un tunnel permettant le passage de véhicules a été créé. En 1956 lors de l'électrification, d'importants travaux ont été entrepris par la SNCF, le tunnel a été détruit et remplacé par une route sur environ 400m en surplomb de la voie d'environ une 15/18m, un pont aérien a été construit afin de permettre à nouveau la circulation entre les deux parties du village. Pour construire cette route la SNCF a été obligée de créer un talus important le long de la voie sur les mêmes environ 400m. Il se trouve que ce talus 60 ans plus tard a montré des signes certains de faiblesse et un glissement de terrain c'est produit emportant avec lui des cailloux jusque sur la voie. Des travaux d'urgence ont été alors commandés, mais ceux-ci trois ans plus tard montrent des signes importants de fatigue et le talus bouge! Je me pose sérieusement la question de ce qui risque d'arriver à la suite de passages plus fréquents de convois lourds créant des vibrations importantes. A moins de 100m de la voie en entrée sud du village deux bâtisses inscrites à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques (ISMH), n'ont pas semble-t-il été pris en compte avec le sérieux voulu. Quid d'une étude d'impact de vibrations qui pourrait déstabiliser un monument inscrit construit au 18ème siècle rien à ma connaissance n'a été fait dans ce sens. Il y a plus grave, de l'entrée du village jusqu'à sa sortie sur environ 1100m la ligne passe en devers dans un fossé qui à certains endroits est de l'ordre de 15 à 20m. Ayant été membre de la commission départementale de protection civile représentant les maires de l'Oise durant de nombreuses années j'ai soulevé lors d'une de ces séances il y a environ trois ans, le problème de sécurité et surtout d'intervention en cas d'accident sur ce tronçon de voie. En effet les accès à la voie sont extrêmement difficiles et j'avais même insisté à l'époque pour qu'un groupe de travail soit constitué afin d'étudier sur place cette particularité, avec éventuellement l'établissement d'un guide de la conduite à tenir, permettant aux responsables de la commune de prendre les bonnes décisions si besoin en était. Je dois avouer que tout cela est resté lettre morte et ceci malgré l'approbation ce jour du Préfet présent ainsi que du directeur départemental de la protection civile et du directeur des services départementaux d'incendie. J'attire enfin la réflexion du Commissaire-Enquêteur sur deux éléments en bien des endroits la ligne n'est pas clôturée et le danger est réel. J'ai moi-même, avec l'assistance d'un technicien de la SNCF heureusement sur place ce jour-là, évité de peu un drame de trois petits garçons d'une dizaine d'années qui, très facilement, étaient montés sur la voie pour jouer à faire rouler des petits véhicules sur les rails. Je suis aussi très étonné que les impacts concernant le bruit ne sont pas ressortis alors que la voie traverse une zone urbaine d'habitations. Je reste bien entendu à la disposition du Commissaire-Enquêteur si de besoin.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 14:05:56

Nom : BASTIEN

Prénom : Brigitte

Département de résidence : 93

Ville de résidence : LE BLANC MESNIL

Avis :

En général, je suis favorable à l'idée de mettre les camions sur des trains, notamment pour les longues distances, tant pour des raisons de sécurité que de pollution. Dans le cas présent, je m'étonne de l'idée de faire passer ces trains en proche banlieue parisienne, et notamment en centre des communes de Aulnay, Blanc Mesnil, Dancy (pour ne parler que des communes que je connais) Sur ce secteur, l'autoroute ferroviaire va partager les voies avec le RER B , déjà connu pour être extrêmement perturbé et chargé (voire à tendance gréviste) . Cela risque d'impacter les résultats de l'autoroute ferroviaire pour la régularité, et donc de décourager rles éventuels clients. d'ou un problème de rentabilité, là ou le Commissaire général aux Investissements relève dans son rapport déjà " une montée en charge ambitieuse " , "une étude RFF floue", "des retours sur le précédent "Luxembourg -Perpignan" insuffisants..... " Par ailleurs, il est paradoxal de constater que la gare de Drancy a fait l'objet il y a quelques mois d'un arrêté préfectoral qui la classe en zone dangereuse du fait du passage et du séjour de produits susceptibles de provoquer des problèmes. Un arrêté d'interdiction de construction a été signé par le préfet et malgré cela, on envisage de faire passer plus de trains encore dont on ne connaît pas ce qu'ils vont transporter.? Sur le plan sécurité, cela paraît bizarre voire douteux. Les pièces que j'ai pu consulter (je vous signale que je n'ai pas réussi à télécharger, malgré plusieurs essais tant sur mon ordinateur personnel que sur mon ordinateur professionnel l'étude d'impact sur projet ni sur programme) indiquent que la fréquence sera de 2 Aller retous quotidien en début d'exploitation pour monter à 6 en régime de croisière. je n'ai pas trouvé d'indication sur les moments de passage de ces trains (nuits? jours?) Donc, essentiellement, je ne comprends pas pourquoi on fait passer cette autoroute en pleine banlieue habitée et en plein centre ville de ces banlieues, puisque, si j'ai bien compris, l'intérêt est de faire passer les camions du Nord de la France au Sud (je n'ai pas réussi à voir s'il existait des gares de chargement/déchargement intermédiaires). Pourquoi ne la détourne-t-on pas à l'égard de la banlieue parisienne? il me semble qu'il reste suffisamment de place en France. Cordialement

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 14:25:03

Nom : LAMOUREUX

Prénom : REINE – ARLETTE

Département de résidence : 79

Ville de résidence : 79360 MARIGNY

Avis :

Par la présente je vous fais part de mon mécontentement concernant ce projet car ma résidence est située proche de la ligne de chemin de fer NIORT- SAINTES. La fréquence du trafic de jour comme de nuit effectuée par des convois de marchandises longs et lourds, va occasionner des nuisances sonores importantes ainsi que des vibrations. Que proposez-vous pour ces habitants de proximité ? Des isolations phoniques (double, voir triple vitrage aux ouvertures) ? Murs acoustiques ? Je vous serais reconnaissant de vouloir bien prendre en considération mon inquiétude concernant ce projet d'autoroute ferroviaire atlantique auquel je n'adhère absolument pas. Je vous prie d'agréer Monsieur le Commissaire -Equêteur mes respectueuses salutations. Reine LAMOUREUX Arlette LAMOUREUX

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 15:15:25

Département de résidence : 91

Ville de résidence : bretigny sur orge

Avis :

Bonjour, Je souhaite vous exposer mon analyse sur ce projet: Je considère contre performant, illogique et dangereux la mise en route d'un projet d'accroissement d'activité sur le tracé envisagé et notamment en essonne. En effet, des nuisances sonores et des vibrations supplémentaires sont faciles à deviner et à déplorer par avance. Cependant, il est encore plus à craindre des questions de sécurité d'une part, des marchandises dangereuses chargées et des risques d'accidents comme nous l'avons connu en juillet 2013 sur notre commune de bretigny sur orge. D'ailleurs, il a été reconnu que cette ligne est vétuste, plus est occupée par la ligne C du RER. le projet de RFF et de la SNCF n'était il pas d'améliorer et de moderniser la ponctualité et la fiabilité de la ligne? ce projet vient contrarier ces perspectives. Pour rappel il y a 15 ans, le RER desservait à partir de bretigny sur orge 2 stations avant Paris pour les trains bien nommés semi-direct; aujourd'hui, c'est 5 stations pour la même destination pour une fréquence divisée par 50% ! Aujourd'hui, je dois faire avec plus de désagréments, fatigue et retards tout comme des milliers d'usagers mais avec 15 ans de plus au compteur... Enfin, il apparait aussi très inquiétant la décote probable de mon pavillon au bout duquel passe cette ligne. En effet, propriétaire en 2010 de mon logement, il ne m'a pas été informé d'un tel projet, auquel cas j'aurais choisi sans doutes un autre lieu de résidence. En résumé, il n'y a selon moi peu d'options d'adaptabilité à la dégradation générale de mon lieu d'habitation et d'usager RER sans financement d'une protection acoustique respectueuse de l'environnement (barrière végétale existante aux abords de la ligne) En espérant que mes remarques sincères et objectives seront prises en compte. Cordialement.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 15:21:11

Nom : MORISSEAU

Prénom : Christophe

Département de résidence : 79

Ville de résidence : MARIGNY

Avis :

Habitants de La Blotière sur la commune de Marigny, et proches de la voie ferrée, nous sommes contre ce projet d'autoroute ferrovière pour toutes les raisons déjà évoquées, relatives à aux contraintes pratiques d'accessibilité aux services de transports en commun d'une part et aux contraintes environnementales d'autre part. En vous remerciant de la prise en compte nos observations.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 15:24:49

Nom : MAIRIE

Prénom : DE MAILLE

Département de résidence : 37

Ville de résidence : 37800 MAILLE

Avis :

Délibération du Conseil Municipal en date du 12 mai 2014 adressée ce jour sur la boîte mail vanessa.galinski@pas-de-calais.gouv.fr

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 15:35:35

Nom : Cholley, maire de Villemoisson sur Orge

Prénom : François

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Villemoisson sur Orge

Avis :

Les convois empruntant l'autoroute ferroviaire emprunteraient le tronçon entre Juvisy sur Orge et Brétigny sur Orge. Il s'agit de deux fois deux voies totalement saturées aux heures de pointe par les trains de la ligne C. L'étude n'aborde pas les conséquences sur le trafic de voyageurs du passage de plusieurs convois de grande longueur plusieurs fois par jour. Or ce tronçon faute d'entretien suffisant fait déjà l'objet de nombreuses perturbations (retard, suppression de missions, ralentissement) avec un taux de régularité très faible descendant sous les 80 %. La commune de Villemoisson sur Orge émet donc un avis défavorable tant que les conséquences sur le temps de transport des voyageurs n'auront pas été abordées et traitées pour les réduire voire les éviter. signé F. Cholley, maire de Villemoisson sur Orge, vice-président de la communauté d'agglomération du Val d'Orge

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 15:50:25

Nom : lopez

Prénom : corinne

Département de résidence : 33

Ville de résidence : ste eulalie

Avis :

Nous sommes une pme et sommes très inquiets ainsi que nos salariés sur les conséquences que le projet pourrait engendrer sur la pérennité de notre entreprise. En effet, nous sommes situés proche de la voie ferrée. Nos clients, les camions d'approvisionnements de marchandises et matières premières nécessaires à notre activité empruntent quotidiennement le passage à niveau de l'abbaye de Bonlieu à Ste Eulalie pour accéder à notre entreprise. Cette première enquête publique ne précise pas l'impact sur les passages à niveau (fermeture). Si l'accès du passage à niveau devait être supprimé ce serait plus que préjudiciable à notre entreprise et pourrait entraîner sa fermeture, le chômage pour l'ensemble des salariés, puisque la clientèle mais aussi les camions ne pourraient plus accéder à notre entreprise. Il n'est pas possible d'enclaver la ville.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 15:52:44

Nom : PERRET

Prénom : Alain

Département de résidence : 40

Ville de résidence : TARNOS

Avis :

Je réside à mi-chemin entre le site retenu sur Tarnos et la Rue Clément Ader et de plus j'emprunte la RD 85 tous les jours pour me rendre sur mon lieu de travail à Bayonne Nous vivons déjà avec (d'après votre étude) 1520 poids lourds/jour qui circulent sur cet axe et vous en prévoyez 2000 à terme ce chiffre s'additionnant aux plus de 3000 autres véhicules ; l'accès au rond point de l'industrie ainsi que le passage du futur giratoire avenue du 1er mai sera donc quasi impossible en toute sécurité De plus votre document fait état d'un parking PL d'attente d'une vingtaine de places : où se stationneront les autres PL ? sur la voie publique au mépris de la sécurité des piétons, cyclistes, automobilistes et usagers des transports en commun ? La fermeture prolongée des passages à niveau va considérablement gêner les habitants et modifier le comportement des usagers des voies concernées reportant le trafic sur d'autres axes de circulation non adaptés Aucun chiffrage sérieux du niveau de pollution du secteur induit par votre projet et se rajoutant aux nuisances existantes à ce jour, n'a été présenté dans le dossier d'enquête publique ; êtes vous en mesure de donner les résultats par type de polluant de prélèvements effectués sur cette zone et de mesurer l'impact induit par votre projet ? Ces informations n'ayant pas été fournies lors de l'enquête publique, je m'oppose au projet d'autoroute ferroviaire et son terminal à Tarnos jusqu'à son retrait, projet que je considère comme une ineptie économique et environnementale

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 16:40:26

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Bonjour, Alors que la ville de Drancy est privée des aménagements pour améliorer la mobilité de ses habitants et qu'elle connaît des soucis de sécurité avec l'usage intensif de la gare de triage, il est demandé aux drancéens d'accepter les nuisances pour la construction d'un super métro et la circulation de nuit de 4 trains d'1 km de long. Aucune compensation n'est accordée aux drancéens malgré les risques pesant sur leurs vies reconnu par le préfet et de l'état. Aucun aménagement anti bruit n'est programmé ni même la modernisation de la gare de triage, Nous avons besoin des aménagements pour protéger les biens et les personnes. Compte tenu de tous les risques et les désagréments que nous allons subir pour le bien de l'ensemble de la collectivité je demande l'extension de tarification zone 1 pour la gares de Le Bourget et la gare de Drancy, l'arrêt du tri des wagons de matières dangereuses, la mise en place de protections anti bruit.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 17:03:30

Nom : JEANNEROT

Prénom : Michel

Département de résidence : 60

Ville de résidence : JAUX

Avis :

Jaux commune au sud rive droite de Compiègne Village rue de près de 3 kms longé par la ligne SNCF Paris St Quentin Maubeuge Visite de M Jeannerot maire le 3 juin à la permanence de Compiègne du commissaire enquêteur. Remerciements au CE pour les quelques éléments de synthèse fournis car dossier d'enquête publique unique d'un volume énorme. : Nous avons compris pour cette ligne : Démarrage 2019 4 trains supplémentaires environ /jour (ou nuit ?) Longueur des trains 1000 mètres environ. Nous avons trouvé l'étude acoustique vague et générale. Nous souhaitons des éléments précis des impacts supplémentaires pour notre commune : Durée supplémentaire d'exposition au bruit et l'intensité. Vibrations Temps d'immobilisation des passages à niveau de Jaux centre et du Meux (accès sud de notre commune au RD 200)

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 17:11:02

Nom : Groupe des élus Europe Ecologie Ecologie Les Verts

Prénom : Conseil Régional d'Aquitaine

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Bordeaux

Avis :

Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique porté par Réseau Ferré de France doit être replacé dans la problématique générale des transports de marchandises en Europe et des politiques à mettre en oeuvre dans ce domaine. L'urgence climatique exige, au-delà d'une relocalisation poussée des activités économiques, un report modal très important de la route vers notamment le ferroviaire. Or, force est de constater que ces objectifs sont loin d'être atteints puisqu'au contraire, le transport ferroviaire du fret de marchandises en France ne cesse de décroître dramatiquement en faveur du transport routier. Même si la crise économique, qui frappe durement certains pays comme l'Espagne, a permis de ralentir la croissance des transports longues distances par la route, il n'en demeure pas moins que celui-ci demeure le principal vecteur de transports des marchandises. Et ce ne sont pas les tergiversations de la France en matière de fiscalité écologique et de « pollutaxe » notamment pour les transports routiers qui vont pouvoir changer la donne radicalement dans les années futures. Dans ce contexte, le projet d'autoroutes ferroviaire, promu par le Grenelle de l'Environnement, tout comme le développement des LGV, paraît aller dans le bon sens, mais en réalité, il semble être une fausse bonne solution. Tout d'abord, dans l'esprit de beaucoup de personnes, il y a une confusion totale entre les notions de transport ferroviaire des marchandises et le ferroutage. Le ferroutage n'est qu'un des aspects du transport ferroviaire des marchandises mais ce n'est pas le seul. Il permet le transport des camions complets ou semi complets (sans les tracteurs des semi-remorques) par le train. L'autoroute ferroviaire est une variante du ferroutage : les camions sont transportés sans escale entre deux terminaux de chargement/déchargement sur des wagons spéciaux surbaissés en empruntant les voies ferrées existantes sur lesquelles des travaux d'adaptation doivent être entrepris (tunnels et ponts). L'autoroute ferroviaire, contrairement à ce que son nom pourrait laisser croire, n'est donc pas une infrastructure mais un service technique régulier entre 2 terminaux à un rythme cadencé. Pour le projet d'autoroute atlantique, il est prévu entre 2014 et 2029, 4 allers et retours quotidiens sur l'axe Tarnos-Douges. En régime de croisière, ce service permettra le transport de plus de 100 000 poids lourds. Ce nombre peut paraître impressionnant mais il ne représente qu'une part très modeste du trafic poids lourds aussi, la question se pose de savoir si ce ferroutage par autoroute ferroviaire est le mode de transport ferroviaire le plus adapté, le plus efficace, le plus économe, le plus vertueux. La réponse est clairement négative. Il est regrettable que l'Etat, RFF et la SNCF s'obstinent à vouloir développer ces autoroutes ferroviaires alors que d'autres pays comme l'Allemagne, ont fait des choix plus judicieux avec le développement du transport ferroviaire combiné des marchandises par containers. Ce type de transport combiné présente de multiples avantages : Il permet une grande souplesse intermodale puisque les containers peuvent être transportés aussi bien par train, par voie maritime et pour finir par voie terrestre (il permet donc dans ce dernier cas, de n'utiliser les camions que pour le trajet final vers les clients). Il gaspille moins de place sur les trains, et plus efficace énergétiquement car il y a moins de masse à déplacer, ne nécessite pas de travaux d'adaptation des voies existantes, permet des déchargements sur le parcours dans de nombreux terminaux intermédiaires et enfin son coût est 40 % moins cher que celui de l'autoroute ferroviaire comme l'a indiqué la Cour des comptes dans un récent rapport. Aussi, il apparaît que ce service d'autoroute ferroviaire aura une rentabilité socio-économique très problématique et qu'il engendrera des nuisances pour les riverains qui n'ont pas été prises en compte à la hauteur voulue dans le dossier d'enquête comme le souligne à juste titre, l'avis de l'Autorité environnementale rendu fin décembre 2012 qui pointe les nombreuses insuffisances du dossier, celui-ci devant être complété par des études complémentaires. En conclusion, ce projet semble être mis en avant par ses promoteurs, tout comme les projets de LGV GPSO qui seraient censées libérer des sillons pour le fret de marchandises, afin de masquer une politique

des transports de marchandises incohérente et non soutenable privilégiant à outrance le transport routier. L'autoroute ferroviaire ne serait donc que l'alibi écologique d'une impuissance et d'une volonté de ne pas changer de modèle de transports des marchandises. Dès lors, le groupe des élus Europe Ecologie-Les Verts du Conseil régional d'Aquitaine, ne peut émettre qu'un avis très réservé sur ce projet car il ne répond en rien à l'immense défi d'un report modal ambitieux du transport de marchandises de la route vers des modes de transports plus vertueux et plus écologiques. Pour le groupe des élus Europe Ecologie Les Verts du Conseil régional d'Aquitaine, Le président du groupe Bernard Péré

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 17:16:02

Nom : LALANDE

Prénom : Bernard

Département de résidence : 17

Ville de résidence : Montendre

Avis :

Commune de Montendre 29 rue de l'Hôtel de Ville 17130 Montendre Madame, Monsieur, Dans le cadre de l'enquête publique relative à la création d'une autoroute ferroviaire Atlantique, je vous adresse, par la présente, l'avis de la Commune de Montendre. Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique prévoit le passage en phase projet puis programme de convois de transports de fret en feroutage sur le territoire saintongeais via (en ce qui concerne les collectivités les plus peuplées) les communes de Saintes, Pons, Jonzac, Montendre et Bussac-Forêt. S'il est nécessaire de fournir des propositions alternatives au transport routier des biens et marchandises dans un souci de développement durable, cette nécessité doit être mise en balance avec celle du bien-être des populations des zones traversées par cette autoroute ferroviaire, autre enjeu ressortant des impératifs d'une politique de développement durable prenant en compte à leur juste mesure l'ensemble des facteurs liés à ce projet. Or, les éléments qui ressortent du dossier d'enquête publique font craindre un impact disproportionné du projet d'autoroute ferroviaire Atlantique sur les collectivités et populations riveraines du tronçon Saintes-Bordeaux. Il nous apparaît plus pertinent d'utiliser le tracé Poitiers – Angoulême – Bordeaux pour la création de cette autoroute ferroviaire au regard des contraintes qui résulteraient de cet aménagement respectivement sur les lignes Poitiers – Saintes – Bordeaux et Poitiers – Angoulême – Bordeaux. En effet, le tronçon Poitiers – Saintes – Bordeaux présente davantage d'inconvénients pour le projet : - portion de voie unique ; - diminution des capacités d'accueil de transport de voyageurs eu égard aux nombreux sillons mobilisés par le fret ; - changement d'énergie de propulsion (électrique – diesel) et donc de motrice en fonction de l'équipement du réseau ferré sur le parcours ; - augmentation disproportionnée des nuisances sonores et d'usage des territoires entre Saintes et Bordeaux ainsi qu'en atteste l'étude acoustique jointe au dossier d'enquête. De son côté, le tronçon Poitiers – Angoulême – Bordeaux apparaît plus adapté pour accueillir une infrastructure de ce type : - libération de sillons pour le transport de fret avec l'ouverture de la LGV ; - électrification de l'ensemble du réseau ; - pas de réduction à une voie ; - pas d'augmentation disproportionnée des nuisances sonores et d'usage des territoires entre Saintes et Bordeaux, puisqu'un type de transport ferroviaire se contentera d'en remplacer un autre.

Dans l'optique où le tracé via Poitiers – Saintes – Bordeaux serait retenu. Il nous paraît important de faire les remarques suivantes, ceci d'autant plus que le dossier d'enquête publique, très complexe, nous omet l'étude ou les réponses à certains points susceptibles d'avoir de graves conséquences sur le développement de nos territoires ou le bien-être de nos populations. En outre ce dossier nous semble incomplet. En effet, il ressort de sa lecture que le projet d'autoroute ferroviaire comprend deux phases, une phase projet, la plus documentée, et une phase programme pour laquelle nous ne disposons que de fort peu d'éléments d'information. La phase projet prévoit 4 allers-retours quotidiens, soit 8 passages de train de fret sur le territoire de la Saintonge, ce qui semble constituer, sous réserve d'aménagements circonstanciés qui seront développés ci-dessous, une contrainte possible à supporter pour notre territoire. La phase programme en revanche prévoit un potentiel de 25 allers-retours quotidiens, soit 50 passages de train sur cette autoroute ferroviaire. Le dossier d'enquête évoque bien une répartition de ces convois entre un tronçon Saintes-Bordeaux et un tronçon Angoulême-Bordeaux mais sans préciser de manière claire et explicite le nombre de convois affectés à chaque tronçon. Dans le pire des scénarii, en cumulant le trafic ferroviaire existant avec celui de l'autoroute ferroviaire, la ligne Saintes-Bordeaux pourrait connaître un trafic quotidien de 83 trains par jour contre 33 aujourd'hui. Aujourd'hui, pour des trains de transport de voyageurs d'une longueur moyenne de 300 m et circulant sur notre territoire à 160 km/h lorsqu'ils ne s'arrêtent pas en gare, le temps de fermeture des passages à niveau situés sur le territoire de la Commune de Montendre est de 32 à 34 secondes (déclenchement de la fermeture 25 secondes avant le passage du train et passage au droit du passage à niveau d'une durée de 7 à 9 secondes). Pour des trains de marchandises circulant à 80 km/h et d'une longueur de 1000 m, sur la base de la règle de 3, le temps de fermeture à chaque passage d'un convoi en fin de phase projet ou en phase programme sera, a minima de 213 secondes, soit près de 4 minutes à chaque passage. Il est évident qu'un tel temps de fermeture peut être tolérable pour une fréquentation limitée à quelques allers-retours quotidiens mais sera extrêmement handicapant pour notre territoire en cas de fort développement du service d'autoroute ferroviaire. Cela est particulièrement vrai sur la Commune de Montendre qui est traversée par la RD 730, route départementale à forte circulation de poids-lourds et transports exceptionnels qui constitue en outre une voie de délestage de l'autoroute A10 et de la RN10. Cet impact ne fait pas l'objet d'une analyse fine dans le dossier d'enquête publique et doit être pris en compte dans le projet d'autoroute ferroviaire. En ce qui concerne le passage à niveau de la RD 730 sur la Commune de Montendre, nous émettons donc les plus expresses réserves. Il apparaît indispensable de prévoir un aménagement au droit de ce passage à niveau afin de permettre la libre circulation des véhicules terrestres. En ce qui concerne le bruit, le dossier d'enquête publique fait clairement ressortir que la zone Saintes-Bordeaux, aujourd'hui préservée, sera très fortement impactée par le projet d'autoroute ferroviaire. En phase programme, l'étude acoustique prévoit une augmentation des nuisances sonores de 5,4 db le jour et de 9,4 db la nuit. Au regard de la situation actuelle de la Commune de Montendre, une telle augmentation des nuisances sonores engendrera une détérioration très importante du cadre de vie et des conséquences significatives sur le développement de la Commune. Les seules mesures prévues pour lutter contre les nuisances sonores ainsi générées consistent en un renforcement d'isolation de certaines habitations. Ceci ne saurait être considéré comme suffisant pour préserver la tranquillité des habitants de notre territoire. Il nous apparaît en effet indispensable que le projet d'autoroute ferroviaire prévoit une protection optimale des populations riveraines contre les nuisances sonores supplémentaires qu'il générera. A cet effet, nous demandons que la traversée de zone agglomérée de Montendre et de la Commune associée de Chardes soit protégée sur toute sa longueur par un mur anti-bruit dimensionné de manière adaptée afin que le niveau de nuisances sonores ne soit pas supérieur à celui actuellement supporté. Le dossier d'enquête publique ne comprend aucune enquête sur

l'impact des vibrations supplémentaires générées par ces convois sur les habitations riveraines et les ouvrages d'art jalonnant le réseau ferré. Ce diagnostic nous semble indispensable en préalable à toute conclusion de l'enquête et, à tout le moins, avant lancement du projet pour apprécier la réalité de son impact sur le territoire de la Commune de Montendre. A titre d'exemple, la Commune de Montendre est maître d'ouvrage d'un pont qui surplombe la voie ferrée et sur lequel passe la voie communale n° 5. Au regard de problèmes de détérioration de cet ouvrage signalés par la SNCF et confirmés par un diagnostic technique établi par un bureau de contrôle, la Commune de Montendre va devoir engager un important programme de travaux. La question se pose de savoir si cet investissement très conséquent à l'échelle de la Commune ne sera pas réalisé en pure perte si les contraintes générées par le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique ne sont pas étudiées afin de s'assurer que les ouvrages d'art présents sur son tracé sont suffisamment résistants. Il est, en tout état de cause inacceptable que les collectivités locales soient contraintes de prendre en charge les ouvrages d'art de cette importance alors que leurs détériorations est liée aux vibrations du passage des trains. Leur entretien et leur maintenance, dans un contexte de pression accrue liée à l'aménagement de l'autoroute ferroviaire doit relever de la responsabilité du propriétaire du réseau. En ce qui concerne l'absence d'étude relative aux conséquences des vibrations, la même remarque que pour les ouvrages d'art trouve à s'appliquer sur la nécessité d'appréhender les conséquences sur les immeubles riverains des voies. Enfin, ce projet ne doit pas conduire à monopoliser la ligne Saintes-Bordeaux au profit du seul transport de fret. En effet, s'il est important de trouver des alternatives au transport routier des marchandises, l'impact en matière d'émission de gaz à effet de serre du transport routier de personnes est aujourd'hui plus important à l'échelle du territoire. Or, l'agglomération bordelaise va connaître un fort accroissement de sa population (estimé aux alentours de 1 million de personnes) au cours des 20 prochaines années. La Haute Saintonge, au moins dans sa partie sud, rentrera alors dans la couronne périurbaine de Bordeaux et connaîtra d'importants mouvements pendulaires de personnes domiciliées sur son territoire et travaillant sur l'agglomération bordelaise. Il sera alors nécessaire de proposer des modes de transports collectifs à ces personnes afin de minimiser l'impact de leurs déplacements en terme d'émissions de gaz à effet de serre. Il nous semble donc indispensable de prévoir dès aujourd'hui des créneaux réservés au transport de personnes, voire la mise en place de certaines liaisons afin d'anticiper ce développement futur. Particulièrement, il convient de prévoir dès à présent l'aménagement d'une liaison Bordeaux-Montendre-Jonzac-Pons-Saintes sur les créneaux suivants : - dans le sens Saintes-Bordeaux, le dimanche, un train dont l'heure de départ se situerait entre 17h et 17h30 ; - dans le sens Bordeaux-Saintes, le vendredi, un train dont l'heure de départ se situerait vers 16h. Voici, exposées en quelques lignes, les remarques et observations qu'il me semble devoir présenter pour le compte de la Commune de Montendre. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir les prendre en compte car elles n'ont pas pour objet de remettre en cause le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique mais de rendre son impact supportable pour les populations locales. A défaut, vous devrez considérer l'avis de la Commune de Montendre comme défavorable au projet. Dans l'attente de connaître les suites que vous voudrez bien leur donner, je vous prie, Madame, Monsieur, de bien vouloir recevoir l'expression de ma haute considération. Le Maire, Bernard LALANDE

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 17:50:47

Nom : Lautier

Prénom : Anna et Bernard

Département de résidence : 33

Ville de résidence : Sainte Eulalie 33560

Avis :

Nous habitons derrière la voie ferrée, et avec plus de trains dans la journée, nous ne pourrions plus vivre convenablement. Le bruit et les nuisances sismiques dues aux passages des trains de marchandises seraient insupportables. De plus la perte de la valeur immobilière de notre maison engendrerait une injustice intolérable du à notre investissement qui court encore sur 15 années. Mon métier d'assistante maternelle en pâtirait, les enfants que j'accueille, mes enfants, mon mari et moi même subirions les nuisances sonores qu'engendreraient le nombre de trains croissant. Il devient important pour le bien être des familles de Sainte Eulalie d'enterrer la voie .

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 18:12:21

Nom : CZERNIEJEWICZ

Prénom : Serge Romain

Département de résidence : 60

Ville de résidence : BETHISY SAINT-PIERRE

Avis :

Trafic perturbateur la nuit, - Bruits et nuisances du fait de la grande longueur annoncée des convois, - Fermetures trop fréquentes des 2 passages à niveau (proches l'un de l'autre) et en même temps du fait de cette longueur excessive, - Perturbation très significative du trafic routier à cause des nombreuses fermetures des passages à niveau qui vont bloquer la circulation dans le village, - Transport des matières dangereuses susceptibles d'apporter pollution et d'augmenter les risques en cas d'incidents, lesquels ne pourront pas être réglés du fait d'un manque de structures adaptées proches, - Vibrations transmises dans le sol près des habitations proches du réseau qui provoqueront inévitablement des dégradations à moyen et à long terme, - Remise en question de la réactivation d'un arrêt pour la ligne TER à la gare de Béthisy Saint-Pierre dans le cadre du désenclavement de la vallée de l'automne, - Difficulté à évacuer les blessés sur les hôpitaux en cas d'incidents graves survenus sur la voie du fait de la fermeture des passages à niveau. Pour ces raisons, j'émet un avis défavorable à ce projet qui amènera les nuisances annoncées et certainement d'autres qui n'ont pas encore été détectées à ce jour, lesquelles seront à mon avis très difficiles à prendre en compte.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 18:12:51

Nom : MAIRIE ETRECHY

Prénom : La Maire Madame DAILLY

Département de résidence : 91

Ville de résidence : ETRÉCHY

Avis :

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE REMARQUES DE LA VILLE D'ETRECHY (91580) Etréchy , le 4 Juin 2014, A l'attention de M. Le Préfet du Pas de Calais, Etréchy, commune de 6500 habitants en Sud-Essonne, est traversée sur toute sa longueur par : • une voie de chemin de fer fréquentée par la ligne C du RER, et par les TER et trains de fret Paris – Orléans- Limoges-Toulouse, • la nationale RN20. • De plus elle est survolée par les avions de l'aéroport d'Orly, en boucle finale d'atterrissage face à l'est. (altitude 1000 m). Cette disposition particulière, comme pour plusieurs communes aux alentours, (Chamarande, Bouray, Lardy, Etampes...) entraîne des remarques quant au projet d'autoroute ferroviaire qui se rajouterait à ce maillage. Ce sont ces remarques que nous vous présentons en plusieurs points. 1- Impact sur le trafic routier Nous partageons pleinement les objectifs du Grenelle II de l'environnement dont l'un d'entre eux préconise le désengorgement du réseau routier en favorisant le ferroutage. D'autant plus que notre ville est directement impactée par l'augmentation du trafic des camions étrangers qui sortent de l'autoroute A10 pour utiliser la RN20. Rien n'indique dans les documents fournis le lieu d'implantation de la plate forme située en Ile de France (terminal de transbordement). Sera-t-elle située en Essonne ? Si la réponse était positive, nous craignons que cela ne réduise pas le trafic routier sur l'axe RN20 qui traverse notre ville. Ce trafic risquerait même d'augmenter, ce qui serait double peine pour notre région. 2- Impact sur l'environnement En mode exploitation régulière la longueur des trains passerait de 500 mètres à 1,5 km, pour une augmentation moyenne de trafic de 39 passages par jour et de 34 passages par nuit. Les passages répétés de trains peuvent entraîner des vibrations, qui causeraient des dommages aux bâtiments. Ces impacts ont-ils été chiffrés ? Comment seraient-ils pris en charge ? Les estimations de trafic présentées dans les documents sont-elles des estimations minimum ou maximum ? De plus, quels types de matières seront transportés ? S'agit-il de matières dangereuses ? 3- Impact sonore Une première estimation de la population d'Etréchy impactée par les nuisances de la voie ferrée est d'environ 2500 personnes. Ce sont les logements (maisons individuelles, petits collectifs) situés à proximité et le long de la voie ferrée. De plus, plusieurs établissements publics et privés sont situés proches de cette voie ferrée (à moins de 100m) : • un groupe scolaire primaire (200 enfants), • une crèche (30 enfants), • le foyer des anciens (50 personnes), • le centre de loisirs (80 enfants), • le Conservatoire de musique (310 élèves), • et un foyer d'insertion • La commune projette également l'implantation d'une MARPA en contrebas de la voie (25 appartements). Notre ville est déjà soumise à un niveau de bruit dû aux trafics précités en introduction. • Quelles seront les garanties pour notre population que le niveau tolérable ne soit pas dépassé lors du passage des convois? Nous n'avons pas trouvé dans les documents d'estimations d'augmentation des niveaux de bruit sur le trajet de la voie ferrée en Essonne. • Un certain nombre de logement sont situés en contrebas du talus de la voie ferrée. Une protection antibruit est elle prévue ? Notre situation est privilégiée par rapport aux villes du nord du département et toute augmentation de trafic routier ou ferroviaire impacte fortement les niveaux de bruit actuels. 3- Impact sur les usagers réguliers de la ligne C Etréchy est une ville « dortoir ».Le trafic des RER de la ligne C a atteint son niveau de saturation et les retards, grèves et perturbations sont réguliers. Cela, vous le comprendrez, atteint la qualité de vie de nos habitants (salariés, étudiants, lycéens) • Quels seront les impacts sur les usagers pendant les travaux de mise à

niveau de la voie ferrée? Cela entrainera t il des modifications ou suppression des trains de la ligne C pour libérer des créneaux horaires? • Qu'en sera-t-il en mode exploitation ? • Actuellement les trains sont semi directs entre Brétigny et Paris. La mise en place de l'autoroute ferroviaire va-t-elle avoir un impact sur la transformation des trains en omnibus, et donc de rallonger les temps de transport des usagers ? Ces remarques relayent l'inquiétude de notre population quant à ce projet. Je vous serais reconnaissante de bien vouloir m'apporter des réponses que je pourrai communiquer après l'intervention de Monsieur le Commissaire enquêteur. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma haute considération.
Mme DAILLY Maire d'Etréchy

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 18:14:59

Nom : MAIRIE DE BETHISY SAINT-PIERRE

Prénom : LE MAIRE ET SON CONSEIL MUNICIPAL

Département de résidence : 60

Ville de résidence : BETHISY SAINT-PIERRE

Avis :

Objet : Projet d'autoroute ferroviaire atlantique. Commissaire enquêteur : M. Vasseur Dominique. Conformément à l'arrêté de la préfecture du Pas de Calais concernant le projet cité en objet, veuillez-trouver ci-dessous, les remarques de la Commune à prendre en compte pour l'enquête publique. - Trafic perturbateur la nuit, - Bruits et nuisances du fait de la grande longueur annoncée des convois, - Fermetures trop fréquentes des 2 passages à niveau (proches l'un de l'autre) et en même temps du fait de cette longueur excessive, - Perturbation très significative du trafic routier à cause des nombreuses fermetures des passages à niveau qui vont bloquer la circulation dans le village, - Transport des matières dangereuses susceptibles d'apporter pollution et d'augmenter les risques en cas d'incidents, lesquels ne pourront pas être réglés du fait d'un manque de structures adaptées proches, - Vibrations transmises dans le sol près des habitations proches du réseau qui provoqueront inévitablement des dégradations à moyen et à long terme, - Remise en question de la réactivation d'un arrêt pour la ligne TER à la gare de Béthisy Saint-Pierre dans le cadre du désenclavement de la vallée de l'automne, - Difficulté à évacuer les blessés sur les hôpitaux en cas d'incidents graves survenus sur la voie du fait de la fermeture des passages à niveau. Pour ces raisons, la commune de Béthisy Saint-Pierre émet un avis défavorable à ce projet qui amènera les nuisances annoncées et certainement d'autres qui n'ont pas encore été détectées à ce jour, lesquelles seront très difficiles à prendre en compte. Avec mes chaleureuses et cordiales salutations. M. Serge Romain CZERNIEJEWICZ Maire de Béthisy Saint-Pierre

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 18:15:03

Nom : MAIRIE CHAMARANDE

Prénom : La Maire Madame JOLIVET

Département de résidence : 91

Ville de résidence : CHAMARANDE

Avis :

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE REMARQUES DE LA VILLE DE CHAMARANDE (91) Chamarande , le 4 Juin 2014, A l'attention de M. Le Préfet du Pas de Calais, Chamarande, commune de 1100 habitants en Sud-Essonne, est traversée sur toute sa longueur par : • une voie de chemin de fer fréquentée par la ligne C du RER, et par les TER et trains de fret Paris – Orléans- Limoges-Toulouse, • De plus elle est survolée par les avions de l'aéroport d'Orly, en boucle finale d'atterrissage face à l'est. (altitude 1000 m). Cette disposition particulière, comme pour plusieurs communes aux alentours, des remarques quant au projet d'autoroute ferroviaire qui se rajouterait à ce maillage. Ce sont ces remarques que nous vous présentons en plusieurs points.

1- Impact sur le trafic routier Nous partageons pleinement les objectifs du Grenelle II de l'environnement dont l'un d'entre eux préconise le désengorgement du réseau routier en favorisant le ferroutage. D'autant plus que notre ville est directement impactée par l'augmentation du trafic des camions étrangers qui sortent de l'autoroute A10 pour utiliser la RN20. Rien n'indique dans les documents fournis le lieu d'implantation de la plate forme située en Ile de France (terminal de transbordement). Sera-t-elle située en Essonne ? Si la réponse était positive, nous craignons que cela ne réduise pas le trafic routier sur l'axe RN20 qui traverse notre ville. Ce trafic risquerait même d'augmenter, ce qui serait double peine pour notre région.

2- Impact sur l'environnement En mode exploitation régulière la longueur des trains passerait de 500 mètres à 1,5 km, pour une augmentation moyenne de trafic de 39 passages par jour et de 34 passages par nuit. Les passages répétés de trains peuvent entraîner des vibrations, qui causeraient des dommages aux bâtiments. Ces impacts ont-ils été chiffrés ? Comment seraient-ils pris en charge ? Les estimations de trafic présentées dans les documents sont-elles des estimations minimum ou maximum ? De plus, quels types de matières seront transportés ? S'agit-il de matières dangereuses ?

3- Impact sonore La population impactée par les nuisances de la voie ferrée concerne tout le village Ce sont les logements (maisons individuelles, petits collectifs) situés à proximité et le long de la voie ferrée. De plus, une école est située le long de la voie ferrée, déjà insonorisée, mais subissant déjà le niveau de bruit maximum autorisé. Notre ville est déjà soumise à un niveau de bruit dû aux trafics précités en introduction.

- Quelles seront les garanties pour notre population que le niveau tolérable ne soit pas dépassé lors du passage des convois? Nous n'avons pas trouvé dans les documents d'estimations d'augmentation des niveaux de bruit sur le trajet de la voie ferrée en Essonne.
- Un certain nombre de logement sont situés au bord de la voie ferrée. Une protection antibruit est elle prévue ? Notre situation est privilégiée par rapport aux villes du nord du département et toute augmentation de trafic routier ou ferroviaire impacte fortement les niveaux de bruit actuels.

3- Impact sur les usagers réguliers de la ligne C Chamarande est une ville « dortoir ».Le trafic des RER de la ligne C a atteint son niveau de saturation et les retards, grèves et perturbations sont réguliers. Cela, vous le comprendrez, atteint la qualité de vie de nos habitants (salariés, étudiants, lycéens)

- Quels seront les impacts sur les usagers pendant les travaux de mise à niveau de la voie ferrée? Cela entraînera t il des modifications ou suppression des trains de la ligne C pour libérer des créneaux horaires?
- Qu'en sera-t-il en mode exploitation ?
- Actuellement les trains sont semi directs entre Brétigny et Paris. La mise en place de l'autoroute ferroviaire va-t-elle avoir un impact sur la transformation des trains en omnibus, et donc de rallonger les temps de transport des usagers ? Ces remarques relayent l'inquiétude de notre population quant à ce projet. Je vous serais reconnaissante de

bien vouloir m'apporter des réponses que je pourrai communiquer après l'intervention de Monsieur le Commissaire enquêteur. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma haute considération. Mme Jolivet Maire de Chamarande

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 18:17:37

Nom : CZERNIEJEWICZ

Prénom : Sylviane

Département de résidence : 60

Ville de résidence : BETHISY SAINT-PIERRE

Avis :

Objet : Projet d'autoroute ferroviaire atlantique. Commissaire enquêteur : M. Vasseur Dominique. - Trafic perturbateur la nuit, - Bruits et nuisances du fait de la grande longueur annoncée des convois, - Fermetures trop fréquentes des 2 passages à niveau (proches l'un de l'autre) et en même temps du fait de cette longueur excessive, - Perturbation très significative du trafic routier à cause des nombreuses fermetures des passages à niveau qui vont bloquer la circulation dans le village, - Transport des matières dangereuses susceptibles d'apporter pollution et d'augmenter les risques en cas d'incidents, lesquels ne pourront pas être réglés du fait d'un manque de structures adaptées proches, - Vibrations transmises dans le sol près des habitations proches du réseau qui provoqueront inévitablement des dégradations à moyen et à long terme, - Remise en question de la réactivation d'un arrêt pour la ligne TER à la gare de Béthisy Saint-Pierre dans le cadre du désenclavement de la vallée de l'automne, - Difficulté à évacuer les blessés sur les hôpitaux en cas d'incidents graves survenus sur la voie du fait de la fermeture des passages à niveau. Pour ces raisons, j'émet un avis défavorable à ce projet qui amènera les nuisances annoncées et certainement d'autres qui n'ont pas encore été détectées à ce jour, lesquelles seront très difficiles à prendre en compte.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 18:19:17

Nom : BASTIEN

Prénom : Brigitte

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Le Blanc Mesnil

Avis :

Je suis dans le principe plutôt favorable à ce que les camions ou leur contenu transitent par le rail plutôt que par la route, pour des raisons de pollution et de sécurité. Cependant, en l'espèce, je m'interroge que le fait de faire passer ces convois ferroviaires en proche banlieue parisienne, voire en pleine ville concernant notamment les communes de Drancy, Blanc

Mesnil, Aulnay.... En effet, cette autoroute ferroviaire va se trouver sur ce tronçon en concurrence avec le RER B, lequel est déjà surchargé, problématique voire à tendance gréviste. De ce fait, je pense que l'autoroute ferroviaire va se trouver confrontée avec des problèmes de régularité qui ne feront pas plaisir à ses clients. Par ailleurs, je m'étonne qu'on fasse passer des trains supplémentaires à la gare de Drancy alors que le préfet vient de signer un arrêté désignant cet endroit comme dangereux, eu égard au passage, stockage et autres de matières dangereuses. Il faut croire qu'il y a un danger important, puisque toute une zone de plus de 600m à l'entour est frappée d'interdiction de construire..... Comment peut-on, dans ces conditions, augmenter encore la circulation dans cette gare ? cela paraît inconcevable. Les documents font état d'une prévision en début d'exploitation de 2 allers retours quotidiens, puis augmentation pour aller jusqu'à 6 allers retours. Quand auront lieu ces passages ? Pendant combien de temps chaque passage sera-t-il audible ? et jusqu'à quelle distance ? Je n'ai pas trouvé de réponses à ces questions. Mais peut-être ces réponses se trouvent-elles dans le rapport d'impact que je n'ai pas réussi à télécharger, ni sur mon ordinateur personnel ni sur mon ordinateur professionnel. Enfin, il semble résulter du rapport du Commissaire Général aux investissements que cette opération sera sans doute bénéficiaire pour l'Europe, peut-être pour la France. Alors, pourquoi n'est-elle pas menée au niveau européen ? Il souligne aussi que l'étude de RFF (qualifiée de « assez floue ») est basée sur des retours insuffisants de l'opération « Luxembourg – Perpignan » et sur une appréciation optimale et très optimiste (taux de remplissage etc) Une étude plus approfondie et plus raisonnable serait-peut-être la bienvenue avant d'engager des dépenses aussi importantes alors que la situation des finances de l'état français est annoncée comme très mauvaise.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 18:19:56

Nom : CZERNIEJEWICZ

Prénom : SOLENE

Département de résidence : 60

Ville de résidence : BETHISY SAINT-PIERRE

Avis :

Objet : Projet d'autoroute ferroviaire atlantique. Commissaire enquêteur : M. Vasseur Dominique. - Trafic perturbateur la nuit, - Bruits et nuisances du fait de la grande longueur annoncée des convois, - Fermetures trop fréquentes des 2 passages à niveau (proches l'un de l'autre) et en même temps du fait de cette longueur excessive, - Perturbation très significative du trafic routier à cause des nombreuses fermetures des passages à niveau qui vont bloquer la circulation dans le village, - Transport des matières dangereuses susceptibles d'apporter pollution et d'augmenter les risques en cas d'incidents, lesquels ne pourront pas être réglés du fait d'un manque de structures adaptées proches, - Vibrations transmises dans le sol près des habitations proches du réseau qui provoqueront inévitablement des dégradations à moyen et à long terme, - Remise en question de la réactivation d'un arrêt pour la ligne TER à la gare de Béthisy Saint-Pierre dans le cadre du désenclavement de la vallée de l'automne, - Difficulté à évacuer les blessés sur les hôpitaux en cas d'incidents graves survenus sur la voie du fait de la fermeture des passages à niveau. Pour ces raisons, j'émet un avis défavorable à ce projet qui

amènera les nuisances annoncées et certainement d'autres qui n'ont pas encore été détectées à ce jour, lesquelles seront très difficiles à prendre en compte.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 18:22:31

Nom : MAIRIE DE BETHISY SAINT-PIERRE

Prénom : LE MAIRE

Département de résidence : 60

Ville de résidence : BETHISY SAINT-PIERRE

Avis :

Objet : Projet d'autoroute ferroviaire atlantique. Commissaire enquêteur : M. Vasseur Dominique. Conformément à l'arrêté de la préfecture du Pas de Calais concernant le projet cité en objet, veuillez-trouver ci-dessous, les remarques de la Commune à prendre en compte pour l'enquête publique. - Trafic perturbateur la nuit, - Bruits et nuisances du fait de la grande longueur annoncée des convois, - Fermetures trop fréquentes des 2 passages à niveau (proches l'un de l'autre) et en même temps du fait de cette longueur excessive, - Perturbation très significative du trafic routier à cause des nombreuses fermetures des passages à niveau qui vont bloquer la circulation dans le village, - Transport des matières dangereuses susceptibles d'apporter pollution et d'augmenter les risques en cas d'incidents, lesquels ne pourront pas être réglés du fait d'un manque de structures adaptées proches, - Vibrations transmises dans le sol près des habitations proches du réseau qui provoqueront inévitablement des dégradations à moyen et à long terme, - Remise en question de la réactivation d'un arrêt pour la ligne TER à la gare de Béthisy Saint-Pierre dans le cadre du désenclavement de la vallée de l'automne, - Difficulté à évacuer les blessés sur les hôpitaux en cas d'incidents graves survenus sur la voie du fait de la fermeture des passages à niveau. Pour ces raisons, la commune de Béthisy Saint-Pierre émet un avis défavorable à ce projet qui amènera les nuisances annoncées et certainement d'autres qui n'ont pas encore été détectées à ce jour, lesquelles seront très difficiles à prendre en compte. Avec mes chaleureuses et cordiales salutations. M. Serge Romain CZERNIEJEWICZ Maire de Béthisy Saint-Pierre

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 18:50:14

Département de résidence : 79

Ville de résidence : Marigny

Avis :

Je. Suis entièrement contre ce projet pour les raisons suivantes : Vibrations importantes et dégradations de notre maison Nuisances jours comme de nuits Baisse de la valeur immobilière Danger concernant les produits dangereux ,et le temps qu'il faut pour traverser la commune les convois trop longs (grosse gêne à ce moment précis) Sommeil perturbé la nuit.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 20:57:44

Nom : Boussarie

Prénom : Alain

Département de résidence : 16

Ville de résidence : Angoulême

Avis :

Je représente l'association environnementale CHARENTE NATURE siége impasse Lautrette à ANGOULEME (16) Après consultation du dossier soumis à enquête publique, nous souhaitons faire les observations suivantes : Cette Autoroute Ferroviaire devait se réaliser sur la voie ferrée existante libérée du trafic voyageurs grandes lignes par la mise en service de la ligne LGV SEA prévue, à ce jour, en 2017. Le tracé retenu et proposé par VIIA Atlantique (groupe SNCF), société concessionnaire de l'État pour 17 ans, est modifié sur le territoire du Poitou-Charentes . Les trains de transport des remorques de véhicules poids lourds emprunteraient une voie unique non électrifiée, vétuste, avec de nombreux ouvrages d'arts. Il est prévu des trains d'une longueur dépassant le kilomètre avec seulement 5 voyages journaliers alors que le marché possible, selon l'étude, serait d'au moins 25. Pour Charente Nature, il s'agit d'un projet qui est en contradiction avec les engagements de l'État pris à travers l'arrêté d'utilité publique du ministère dédié « des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. » à la date du 18 juillet 2006. La construction de la LGV Tours / Bordeaux, outre les gains de temps de parcours et l'augmentation du nombre de voyageurs, dégage de nouvelles capacités sur la ligne existante entre Paris et Bordeaux pour les activités « fret et TER ». RFF et l'État nous ont « vendus » la LGV SEA à ce prix là. Aujourd'hui à travers cette enquête publique, c'est le renoncement de cet engagement. Celui-ci devait permettre de limiter l'augmentation du nombre de véhicules poids lourds sur la RN 10 déjà saturée et qui impacte fortement le volume de CO2 produit sur notre région sans compter le poids accidentogène de ce trafic trop important. Le dossier n'apporte pas la preuve indéniable que le tracé proposé permettra d'atteindre les objectifs (pourtant très modestes) visés par VIIA Atlantique en nombres de remorques transportées, en gains de temps de transport sur la traversée de la France et en gains de coût de ce même transport. Des gains supérieurs et un nombre de trains plus important auraient été plus faciles à obtenir sur la ligne existante, totalement électrifiée. Ces gains forcément meilleurs justifiaient les investissements à faire sur les tunnels et nous pourrions y ajouter le gain en CO2 qui sera perdu sur la voie unique, vétuste avec l'usage indispensable d'une ou plusieurs automotrices à gas-oil indispensables pour assurer l'acheminement de trains marchandises de 1050 mètres mais aussi sur la RN10 par le peu de véhicules diesels évités. A chaque voyage et dans chaque sens, deux changements de modes de traction sont à prévoir. Si ,sur la ligne existante libérée par la LGV, nous pouvions espérer faire circuler des trains à une vitesse raisonnable, quid de la vitesse sur le tronçon Jonzac - Saintes - Niort ? Le dossier veut nous laisser croire que ce projet à une valeur de développement durable. C'est un mensonge. Le tracé, par l'ancienne ligne Paris – Bordeaux, prévu à l'origine pourrait produire éventuellement un bruit plus prononcé avec les trains de grande longueur. Le circuit proposé n'impactera pas Angoulême mais les villes moyennes de Jonzac, Saintes, Niort. Le circuit proposé côtoie deux sites classés « Sévésos ». Le circuit proposé créera moins d'emplois que le tracé prévu à l'origine (travaux sur les

tunnels, nombre de trains possibles plus nombreux, probablement la nécessité de construire plus de wagons adaptés ...) Le circuit proposé aura un coût d'exploitation plus important (changement de locomotives, insertion dans les sillons de la ligne principale, vitesse réduite...) Le circuit proposé ne répond à aucun critère du développement soutenable avec en prime l'utilisation d'énergie fossile que permet d'éviter le tracé prévu à l'origine. Charente Nature n'est même pas persuadée que la ligne à une voie ne soit pas trop vétuste à travers ces ouvrages d'arts pour supporter les tonnages estimés pour chaque train surtout les trains supérieurs à 1k qui ne sont même pas en usage sur l'autre autoroute ferroviaire « Magistrale Eco-Fret » de Perpignan vers Metz. Au vu de nos différentes remarques, en accord avec les autres associations environnementales du Poitou-Charentes, Charente Nature demande que l'État renonce à cette modification du tracé de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique et respecte les engagements pris dans son arrêté d'utilité publique du 18 juillet 2006 qui avait conduit Charente Nature à accepter le projet de LGV SEA en vue d'une limitation du nombre de poids lourds sur la RN10. Alain Boussarie - Gilles Marsat

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 21:18:34

Nom : AQUAVIT

Prénom : Association

Département de résidence : 37

Ville de résidence : Tours

Avis :

Monsieur le Commissaire enquêteur Enquête Publique Sur la déclaration de projet relative aux travaux sur le réseau ferré national dans le cadre du projet d'autoroute ferroviaire atlantique par Réseau Ferré de France Monsieur le Commissaire enquêteur, L'autoroute ferroviaire apparaît comme une idée séduisante. Il s'agit de faire transporter par le rail des camions qui encombrant les autoroutes en traversant la France en diagonale. En effet, pourquoi continuer à élargir les autoroutes, alors que le rail peut transporter les remorques ? Le bilan environnemental et sanitaire est positif tant pour les rejets de CO2 (-75000 t/an sur l'axe atlantique, -450000t/an au total), le bruit et la sécurité routière. L'AQUAVIT dont la majorité des adhérents habite TOURS, ville traversée par l'autoroute A10, ne peut être que très sensible à tous ces arguments. D'autant plus que le délestage d'une partie du trafic voyageurs de la voie Paris Bordeaux sur la Ligne à Grande Vitesse Sud Est Atlantique (LGV SEA) libèrera des « sillons ». « L'objectif de l'Etat est de faire évoluer la part du non routier et non aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022. ». Il en ressort un projet à 400 M€ pour transporter en 2021, 100 000 remorques par an sur un total en circulation de 1 000 000, soit 10%. Il y a lieu de s'interroger sur le financement de l'Etat (subvention de 80 M€ au concessionnaire qui couvre le coût de construction des terminaux), au moment où l'écotaxe est bloquée. Quant aux aides de l'Europe, annulées une première fois pour cause de retard, elles restent à acquérir de nouveau. Dans la pièce 5 Bilan socio- économique Rapport de contre-expertise, l'avis du Commissaire Général à l'Investissement (CGI) est circonspect. Il évoque le problème de l'imputation des économies de CO2. « L'instruction-cadre n'est pas très claire à ce sujet mais on peut comprendre qu'elle recommande d'affecter la totalité des réductions d'émissions de CO2 à la France qui porte et finance ce projet. En revanche, les

conventions internationales en la matière prévoient que ces émissions doivent être comptabilisées au lieu de livraison du carburant et non sur le trajet où elles sont émises. Dans le cas d'espèce, il en résulte que la France supporte la totalité de l'investissement mais que ce sont les pays terminaux du trafic routier (pays de la péninsule ibérique, pays du nord de l'Europe) qui en tireront le plus grand bénéfice en termes de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. » Certes, seulement 15% du carburant est délivré en France, mais ce sont bien les Français qui auront les bénéfices en terme de qualité de vie. Le CGI a également des réticences sur la disponibilité des voies ferrées. « L'insertion des services d'autoroutes ferroviaires dans le système ferroviaire français n'est pas sans soulever des problèmes délicats de coexistence avec les autres composantes du trafic ferroviaire. » Bizarrement la LGV SEA n'est pas citée. Le rapport de contre-expertise insiste également sur la longueur de la période de retour sur investissement : 24 ans. Comment s'empêcher de penser alors au tunnel sous la Manche ? Il note cependant que ce projet profite davantage à l'Europe qu'à la France, ce qui pourrait justifier une contribution européenne substantielle au projet Pour assurer la viabilité économique du projet, il faudra une bonne politique commerciale car l'habitude du « tout routier » est tenace. D'ailleurs le CGI précise bien les deux points cruciaux suivants : -« La qualité de l'offre : fréquences suffisantes et bien étudiées et régularité du service. Différents aléas techniques et sociaux survenus au cours du démarrage du service ont bien permis de mesurer l'impact désastreux d'un manque de régularité garantie du service ; - des tarifs attractifs permettant, surtout en phase de démarrage du service, de vaincre les réticences des utilisateurs potentiels à s'adapter à un mode de fonctionnement substantiellement différent du « routier de bout en bout » qui leur est coutumier ». Enfin, ne serait- il pas judicieux de décharger les porte-containers en Espagne ou au Portugal plutôt qu'à Anvers ou Rotterdam pour éviter qu'ils traversent ensuite la France ? En attendant, autant utiliser les voies ferrées plutôt que d'élargir les autoroutes avec tout le cortège de nuisances que cela entraîne. Toutes ces raisons conduisent mon association à être favorable à ce projet Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, à l'assurance de ma considération distinguée. Le Président François LOUAULT <http://aquavit37.fr>

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 21:23:50

Département de résidence : 37

Ville de résidence : Tours

Avis :

Habitant Tours, à 300 mètres de l'autoroute A10, je ne peux qu'encourager ce projet d'autoroute ferroviaire, même s'il m'apparaît très modeste. Mais il faut bien démarrer, on a déjà 30 ans de retard...

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 22:01:05

Nom : Villemeur

Prénom : Alain

Département de résidence : 91

Ville de résidence : Juvisy sur orge

Avis :

Pour l'association que je préside (Association "Juvisy, Unis pour la Ville"-AJUV), ce projet suscite légitimement trois interrogations. La sécurité du transport de camions pouvant transporter des substances dangereuses est une première interrogation, d'autant plus forte qu'à ce stade du projet, aucune disposition n'est annoncée. La nuisance sonore de trains circulant la nuit est également une interrogation, la pose de protections phoniques n'étant pas envisagée. Enfin, l'utilisation des voies de la ligne C, déjà surchargées et victimes de trop fréquents dysfonctionnements, font craindre des répercussions sur le trafic en journée. Force est de constater le peu d'informations sur ce préoccupations, alors que le projet d'autoroute ferroviaire sera le premier en Europe qui envisage des trains d'un kilomètre de long. Pour l'AJUV, ce projet a un réel intérêt écologique et est une suite prometteuse du Grenelle de l'environnement. Cependant il aurait du être l'occasion d'une information plus complète et d'un débat; nous regrettons que la municipalité de JUVISY-SUR-ORGE n'est pas manifestée le moindre intérêt pour cette enquête publique et ce projet concernant les Juvisiens.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 22:03:27

Département de résidence : 17

Ville de résidence : ST GERMAIN DE LUSIGNAN

Avis :

Nous rejoignons les représentants et les membres du Conseil Municipal de St Germain de Lusignan dans leur avis qui s'oppose au projet de l'autoroute ferroviaire atlantique pour les mêmes motifs exposés sur l'extrait des délibérations du conseil municipal n° 2014MAI26-1.

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 22:21:14

Nom : CHABOT

Prénom : DANIELE

Département de résidence : 44

Ville de résidence : SILLY LE LONG

Avis :

Beau projet qui permettra de désengorger les routes et autoroutes . Le projet rail est une bonne chose , moins polluante qui plus est en réduisant la circulation des camions .

Envoyé le: jeudi 05 juin 2014 23:12:19

Nom : houard

Prénom : laurent

Département de résidence : 93

Ville de résidence : Drancy

Avis :

Drancy à un lourd passif avec les trains, et le triage. c'est une zone qui se densifie, qui sera d'ici peu incluse dans le grand Paris. les moyens de transports vont se développer tout autour de Drancy. l'ensemble de la région, du département vont être dynamisés aussi bien au niveau économique que social. Il me semble inconcevable que l'on continue à faire comme si cette zone était peu peuplée ou fortement industrialisée. c'est aujourd'hui des lieux de vie, de scolarité, d'emplois et de bien d'autres choses encore. Aujourd'hui toutes les grandes agglomérations font des déviations routières pour préserver leur bien-être et surtout se préserver des nuisances. Pourquoi une autoroute ferroviaire ne serait pas régie par ces mêmes contraintes. habitant depuis plus de 35 ans près de la gare (à 500 m), je peux vous affirmer que le transport ferroviaire, marchandises et voyageurs, est une véritable nuisance. Merci de ne pas seulement penser avec vos porte feuillets ou vos cartes sans âme, mais je vous prie de bien vouloir penser avec vos yeux d'Homme, de père de famille ou bien simplement avec votre tête au bien être de tous. cordialement
