DÉPARTEMENT
DU
VAL-DE-MARNE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ – ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

# VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

## Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

## Séance du 5 février 2015

N° 18 **Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

*Télétransmission Préfecture*
Nomenclature : 9.1
Numéro :

Date réception :

| | | |
|---|---|---|
| Membres composant le Conseil Municipal | : | **49** |
| Membres en exercice | : | **49** |
| Membres présents | : | **44** |
| Membres excusés et représentés | : | **5** |
| Membre absent non représenté | : | **0** |
| Pour | : | **49** |
| Contre | : | **0** |
| Abstention | : | **0** |
| Ne prend pas part au vote | : | **0** |

Le 5 février 2015 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 44, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 30 janvier 2015.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, , ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

### Etaient présents:

M. Sylvain BERRIOS Maire
Mme Nicole CERCLEY, M. Jean-François LE HELLOCO, Mme Laurence COULON, M. Julien KOCHER, M. André KASPI, Mme Carole DRAI, M. Roméo DE AMORIM, Mme Dominique SOULIS, M. Pierre-Michel DELECROIX, Mme Dominique WAGNON, M. Germain ROESCH, M. Cédric LAUNAY, Mme Yasmine CAMARA, Mme Hélène LERAITRE, Mme Jacqueline VISCARDI, Maire-Adjoints
M. Henri PETTENI, Mme Geneviève GAUTRAND, M. Didier KOOLENN, M. Jean-Marc BRETON, Mme Rosa JURADO, M. Jean-Philippe COMBE, Mme Valérie FIASTRE, Mme Sabine CHABOT, M. Adrien CAILLEREZ, Mme Agathe BONAMOUR DU TARTRE, M. Pierre GUILLARD, Mme Jocelyne JAHANDIER, Mme Nadia LECUYER, M. Marc COHEN, M. Yannick BRUNET, M. Bernard VERNEAU, M. Jacques LEROY, Mme Patricia RIBEIRO, Mme Valérie CHAZETTE, M. René GAILLARD, Mme Pascale LUCIANI-BOYER, Mme Marie-Laure DE FONTAINE VIVE CURTAZ, M. Jean-Richard TESSIER, M. Thierry COUSIN, Mme Sylvie LAGARDE, Mme Marie-Pierre GERARD, M. Denis LAURENT, Mme Catherine THEVES, Conseillers Municipaux.

### Etaient absents excusés et représentés:

M. Philippe CIPRIANO qui a donné pouvoir à Mme Agathe BONAMOUR DU TARTRE, Mme Agnès CARPENTIER qui a donné pouvoir à M. Julien KOCHER, M. Laurent DUBOIS qui a donné pouvoir à Mme Rosa JURADO, M. Nicolas CLODONG qui a donné pouvoir à M. Jean-Richard TESSIER, Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY qui a donné pouvoir à Mme Catherine THEVES.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président .

### Etait absent non représenté :

**N° 18**
**OBJET : Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

**Le Conseil Municipal,**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**VU** la directive européenne 2002/49/CE sur la gestion et l'évaluation du bruit dans l'environnement,

**VU** le code de l'environnement,

**VU** le code des transports,

**VU** la loi du 3 Août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,

**VU** la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

**VU** l'arrêté du Préfet du Pas-de-Calais en date du 23 mai 2014 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique sur le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique, du 23 juin au 23 juillet 2014, notamment à Saint-Maur-des-Fossés,

**VU** la délibération du Conseil Municipal du 20 décembre 2012 concernant l'avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures routières de l'Etat et des infrastructures ferroviaires de la RATP dans le Département du Val-de-Marne,

**VU** la délibération du Conseil Municipal du 30 juin 2014 concernant l'avis de la Ville sur le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique dans le cadre de l'enquête publique relative à ce projet,

**VU** la délibération du Conseil Municipal du 25 septembre 2014 concernant l'avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental,

**VU** l'avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF) n°2014-013 du 15 juillet 2014 relatif au projet d'accord-cadre de capacité d'infrastructure entre Réseau Ferré de France et VIIA Atlantique,

**VU** le rapport, l'avis et les conclusions de la commission d'enquête publique unique relative au projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique en date de septembre 2014,

**VU** le courrier du Préfet du Pas-de-Calais, reçu le 5 janvier 2015, transmettant aux Maires (pour mise à disposition du public pendant 1 an) le rapport, l'avis et les conclusions précités (sur cédérom),

**VU** l'avis de la Commission Cadre de vie, urbanisme, développement durable et économique en date du 28 janvier 2015,

**CONSIDERANT**

1. **CONTEXTE**

**N° 18**
**OBJET : Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

Le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique a été soumis à enquêtes publiques entre mai et juillet 2014. Concernée par les tracés, la Ville de Saint-Maur a été incluse dans l'enquête publique du 23 juin au 23 juillet ; un dossier et un registre ont été mis à disposition du public en Mairie.

Lors de sa séance du 30 juin 2014, le Conseil Municipal a émis un avis sur ce projet.

La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions le 3 septembre 2014 à l'autorité organisatrice de l'enquête (le Préfet du Pas-de-Calais) qui les a transmis aux communes du tracé (par courrier reçu le 5 janvier 2015).

S'agissant des travaux d'adaptation de l'itinéraire ferroviaire, le maître d'ouvrage (au vu des conclusions de la commission d'enquête) doit maintenant se prononcer par une déclaration de projet (courant 2015). C'est à ce moment que le Maire pourrait, si les attentes de la Ville n'étaient pas satisfaites, déposer un recours contre ce projet.

La présente délibération a pour objet d'informer le Conseil municipal sur l'avis et les conclusions de la commission d'enquête et de rappeler les attentes et demandes de la Ville sur ce projet.

## 2. RAPPEL DU PROJET

**Les projets d'autoroutes ferroviaires font suite aux prescriptions du Grenelle de l'Environnement.** Prévu dans les contrats de projet Etat-Régions d'Aquitaine, de Poitou-Charentes, du Centre, de l'Ile-de-France et du Nord-Pas-de-Calais, le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique constitue l'un des projets prioritaires du Grenelle de l'environnement et de l'Engagement national pour le fret ferroviaire (E.N.F.F.) du 16 septembre 2009.

**Le projet est porté par Réseau Ferré de France et V.I.I.A. Atlantique.** L'objectif est de reporter vers le fer une partie du fret routier entre le sud de l'Europe, notamment la péninsule ibérique, et l'Europe du Nord. Sur le réseau ferré français, c'est l'axe Lille-Bayonne existant qui a été retenu. Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique concerne l'adaptation d'un itinéraire empruntant le réseau ferré national (R.F.N.) sur plus de 1 000 km entre les communes de Tarnos (Landes) et de Dourges (Pas-de-Calais).

**Ce projet de service de transport est réalisé à l'initiative de l'État français, autorité concédante.** Réseau Ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est le maître d'ouvrage des travaux d'adaptation de l'itinéraire ferroviaire. La réalisation des terminaux de transbordement, l'acquisition des wagons et l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire sont confiées à un concessionnaire : VIIA Atlantique (groupe S.N.C.F.).

**L'objectif est de permettre la montée en puissance progressive du service afin d'assurer le transport de 100 000 remorques de camion par an d'ici 2020.** A la mise en service de l'autoroute ferroviaire atlantique (prévue début 2016), les trains utilisés feront 750 mètres de long. A partir de 2018, les trains utilisés pourront faire 1 050 mètres de long, ce qui nécessitera des travaux d'adaptation supplémentaires du réseau ferré national. Entre 2016 et 2021, le nombre d'allers-retours quotidiens (A.R.Q.) est appelé à passer progressivement de 2 à 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.

## 3. LES DEUX ENQUÊTES PUBLIQUES : OBJET ET DATES

Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique a donné lieu à une première enquête publique organisée du 5 mai au 5 juin 2014 sur le territoire de 422 communes en France. Vingt-cinq communes (dont Saint-Maur-des-Fossés) ayant été oubliées, une deuxième enquête publique a été organisée sur leur territoire du 23 juin au 23 juillet 2014.

**Ces deux enquêtes publiques avaient pour objet :**

« - la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Tarnos (département des Landes)
- la déclaration de projet relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Dourges (département du Pas-de-Calais)
- 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
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Tarnos
- les impacts environnementaux de l'ensemble de ces travaux. »

## 4. L'AVIS DE LA VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS EXPRIMÉ LORS DE L'ENQUÊTE

Par délibération du Conseil municipal en date du 30 juin 2014, la Ville de Saint-Maur-des-Fossés s'est prononcée comme suit :

1- ***Confirme*** *l'intérêt du projet d'autoroute ferroviaire atlantique, au regard du report modal de la route vers le fer qu'il générera et de la réduction d'émissions de gaz à effet de serre induite.*
2- ***Constate*** *les manques d'informations relatifs au tracé et à la localisation exacte des travaux nécessaires.*
3- ***Demande*** *d'intégrer le projet d'autoroute ferroviaire dans le P.P.B.E. 2e échéance de l'Etat, en cours d'élaboration, afin que des solutions soient proposées pour la résorption des nuisances sonores actuelles et à venir, avant la mise en œuvre du projet.*
4- ***Émet*** *par conséquent un avis défavorable au projet, car en l'état il ne permet pas de garantir aux Saint-Mauriens une absence de dégradation de leur qualité de vie.*
5- ***Autorise*** *le Maire à consigner cet avis au registre d'enquête publique ou à l'adresser au président de la commission d'enquête. »*

Cet avis a été dûment consigné au registre d'enquête déposé en mairie de Saint-Maur-des-Fossés et qui a été transmis pour prise en compte par la commission d'enquête.

Pour mémoire, la Ville a fait valoir dans cet avis des arguments détaillés qui, en synthèse, étaient les suivants :

**N° 18**
**OBJET : Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

- Accueil positif du projet dans son ensemble en raison du report modal depuis la route vers le fer (réduction des émissions de gaz à effet de serre, du bruit et de la dangerosité sur les routes) ;
- Manque d'un exposé clair du tracé (pas de carte détaillée dans le dossier d'enquête), d'où une incertitude quant à l'itinéraire futur des trains : Grande Ceinture (option 1) ou voie de fret à Saint-Maur (option 2) ? ;
- Après échange téléphonique avec R.F.F. lors de l'enquête, il s'avère que l'option 1 (Grande Ceinture passant par Chennevières) serait retenue. L'option 2 (itinéraire par Saint-Maur le long du RER A) fait figure, a priori, d'itinéraire « de secours » en cas de souci de régulation des trains en Ile-de-France ou de travaux sur la Grande Ceinture notamment ;
- Constat d'un manque d'informations sur les éventuels travaux d'adaptation des voies et des ouvrages (ponts) à réaliser sur le territoire de Saint-Maur ;
- Les principales nuisances, pour Saint-Maur, seraient des nuisances sonores au vu de l'évolution annoncée des fréquences de passage des trains (de + 43 % à + 58 % selon l'option retenue) ; or il n'est pas fait état d'une prévision précise sur ce secteur en termes de nuisances (bruit et vibrations) ;
- Au vu des quartiers traversés et des projets en cours dans le secteur, et au cas où serait retenue l'option 2 (par Saint-Maur), cette évolution des fréquences de passage des trains est inquiétante.

## 5. LE RAPPORT ET LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions le 3 septembre 2014 à l'autorité organisatrice de l'enquête, le préfet du Pas-de-Calais. (Elle a remis à la même date son rapport et ses conclusions sur la première enquête et son rapport et ses conclusions sur la deuxième enquête).

Les rapports de la commission relatifs aux deux enquêtes sont consultables sur le site Internet de la préfecture du Pas-de-Calais, à l'adresse suivante :

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

Le cédérom (reçu le 5 janvier 2015) contenant ces documents est consultable en Mairie de Saint-Maur (4ème étage – Pôle Urbanisme Aménagement).

Pour faciliter l'accès aux éléments essentiels de ce rapport pour la ville de Saint-Maur-des-Fossés, un extrait détaillé relatif aux travaux sur le réseau ferré national figure en annexe jointe à la présente délibération :
>ANNEXE 1 : Extraits des conclusions de la commission d'enquête sur la déclaration de projet portant sur l'intérêt général de l'Autoroute Ferroviaire Atlantique pour Réseau Ferré de France (§4.1.2.2 « sur le fond »).

**S'agissant de la deuxième enquête, le rapport se présente comme suit :**

- Partie 1 : *Présentation de l'enquête publique unique*
- Partie 2 : *Déroulement de l'enquête publique unique*
- Partie 3 : *Évaluation du projet soumis à enquête publique*

**N° 18**
**OBJET : Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

- Partie 4 : *Avis et conclusions de la commission d'enquête sur le projet d'autoroute ferroviaire atlantique*
- Une liste de *pièces jointes* avec cette mention : « Les pièces jointes n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête. »
- Une annexe unique qui fait partie intégrante du rapport et qui regroupe la synthèse de l'ensemble des observations, courriers et courriels reçus au cours de l'enquête.

**La partie 3 « Évaluation du projet » aborde six thématiques :**

Le dépouillement des contributions a permis à la Commission de *« retenir 6 thèmes rassemblant la majorité des préoccupations exprimées par le public et/ou les questionnements de la commission d'enquête. »*
La commission a placé en tête le thème qui revient le plus souvent et en conclut ceci : *« De même que lors de la première enquête, il apparaît que pour cette seconde enquête, les perturbations sonores et les vibrations sont évoquées comme facteur majeur de nuisances. »* (pages 44 et 45 du rapport).
Chaque thème donne lieu à une analyse synthétique des observations recueillies, à un exposé des questions complémentaires posées par la commission d'enquête (le cas échéant), à des réponses reçues des maîtres d'ouvrages, et se termine par les « Appréciations de la commission d'enquête ».

Les six thèmes sont les suivants :

- Thème 1 : Nuisances sonores et vibratoires. Pollution et santé.
- Thème 2 : Le transport de matières dangereuses
- Thème 3 : Les dépréciations immobilières
- Thème 4 : Le tracé, variantes et suggestions
- Thème 5 : Concertation et qualité du dossier
- Thème 6 : Divers

Sous-thèmes du thème 6 (Divers) :

6.1 : L'économie et la rentabilité de l'autoroute ferroviaire atlantique
6.2 : Les fermetures de passage à niveau – Sécurité et ralentissement en termes de sécurité routière
6.3 : La création ultérieure éventuelle de plateformes intermédiaires
6.4 : Le gaspillage d'énergie – Traction électrique et traction diésel
6.5 : L'impact environnemental du projet notamment sur la faune et la flore
6.6 : Le mauvais état du réseau, notamment en région parisienne, et l'entretien des ouvrages

**Synthèse des conclusions de la commission d'enquête sur les quatre sujets dont elle était saisie :**

Pour mémoire, les enquêtes publiques préalables aux déclarations de projet ont pour but de vérifier si les travaux envisagés présentent un caractère d'intérêt général.
C'est pourquoi la commission d'enquête rappelle qu'en l'absence d'expropriation (et donc d'atteinte au droit de propriété nécessitant de se prononcer sur l'utilité publique de l'opération), *« la commission se prononce uniquement sur l'intérêt général de l'opération ».*

**N° 18**
**OBJET : Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

Le bilan qu'elle dresse l'amène à *« confronter l'intérêt général avec les atteintes environnementales, l'atteinte aux intérêts privés, l'atteinte aux autres intérêts publics et le coût financier du projet ».*

En synthèse sur le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique, la commission d'enquête

- considère que l'opération envisagée est d'intérêt général et donne un **avis favorable (assorti d'une recommandation)** concernant la déclaration de projet nécessaire à la réalisation de la **plateforme de Dourges** (Pas-de-Calais) ;
- considère que l'opération envisagée est d'intérêt général et donne un **avis favorable [assorti de deux réserves]** concernant la déclaration de projet nécessaire à la réalisation de la **plateforme de Tarnos** (Landes) ;
- donne un **avis favorable** à la modification du Plan local d'urbanisme **(P.L.U.) de la commune de Tarnos [assorti d'une réserve]** : la prise en charge, par V.I.I.A., des frais de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- considère que l'opération envisagée est d'intérêt général et donne un **avis favorable [assorti de trois réserves]** concernant la déclaration de projet nécessaire à la réalisation des **travaux sur le réseau ferré national.**

**Détail des réserves émises par la Commission d'enquête concernant les travaux sur le réseau ferré national** (page 128 du rapport) **et qui par conséquent concernent l'itinéraire par Saint-Maur :**

**RÉSERVE 1**
*R.F.F. devra s'engager à désigner un interlocuteur unique par région chargé de faciliter la communication et les relations entre les propriétaires, les élus et les associations ;*

**RÉSERVE 2**
*R.F.F. devra s'engager à procéder à la pose de systèmes antivibratoires, au cas par cas, sur les portions de voies identifiées comme génératrices de dommages majeurs sur les immeubles et ouvrages ;*

**RÉSERVE 3**
*S'agissant des nuisances sonores, R.F.F. devra s'engager :*
- *à identifier, lors d'études ultérieures conduites par un organisme indépendant du maître d'ouvrage, tous les immeubles ou autres ouvrages susceptibles d'être impactés ;*
- *à réaliser, selon les prescriptions de cet organisme, des modélisations plus approfondies avant de finaliser les choix techniques et le dimensionnement des protections phoniques à effectuer ;*
- *à les traiter spécifiquement, selon un échéancier ne pouvant dépasser la mise en service des quatre allers-retours quotidiens en trains de 1 050 m (Octobre 2021).*

La Ville constate que la commission d'enquête n'a pas émis de réserve sur l'itinéraire en région parisienne (tracé et usage).

**L'état d'avancement des déclarations de projet :**

La première déclaration de projet est intervenue par arrêté du préfet du Pas-de-Calais en date du 9 novembre 2014 et porte uniquement sur la plateforme de Dourges.

**N° 18**
**OBJET : Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

Les deux autres déclarations de projet sont à ce jour en attente (l'une relève de Réseau Ferré de France et l'autre du préfet des Landes).

En effet, la commission d'enquête a émis des réserves (trois pour les travaux sur le réseau et trois pour les travaux sur la plateforme de Tarnos et la mise en compatibilité de son PLU).
Le détail de ces réserves est précédé de la mention suivante :
**« (Si l'une des réserves n'est pas levée par les maîtres d'ouvrage le rapport est réputé défavorable) ».**

## 6. LES OBSERVATIONS DE LA VILLE DE SAINT-MAUR SUR LA FORME DE L'ENQUETE ET DU RAPPORT DE LA COMMISSION

Concernant l'affichage préalable à l'enquête :

Dans le cadre de ses obligations légales d'affichage préalable, la Ville de Saint-Maur a apposé (les 04 et 05 juin 2014) l'avis d'enquête dans le hall de l'hôtel de ville et sur ses 29 panneaux administratifs répartis sur tout son territoire. Estimant que l'affichage relevant du maître d'ouvrage avait – lui – largement voire pleinement fait défaut, la Ville a fait constater le 22 juillet 2014, par des agents municipaux assermentés, l'absence d'affiches le long du tracé de la voie ferrée traversant Saint-Maur et concernée par le projet.

Or, sur les obligations incombant au maître d'ouvrage, la commission d'enquête rappelle dans son rapport (page 22) « *qu'un affichage de l'avis d'ouverture d'enquête sera effectué par les responsables du projet sur les lieux prévus pour sa réalisation (à savoir le long de la voie ferrée traversant les 25 communes impactées par le projet)* ». La commission constate (pages 27 à 29) que « *les affiches ont été mises en place le long de l'itinéraire...* » et « *les points d'installation des affiches ... ont fait l'objet de constats d'huissiers...* ». Les éléments attestant de cet affichage figurent en « *Pièce Jointe n°8* » intitulée « *Contrôles et constats d'huissier accompagnés pour chacun des points contrôles, de photos prises sur place fournies par la Société Publilégal* ».

Comme les autres pièces jointes au rapport de la commission, celle-ci n'a été éditée qu'à l'intention de la préfecture du Pas-de-Calais. Sur demande expresse, elle est parvenue à la Ville de Saint-Maur le 15 janvier 2015.

Dans cette « Pièce 8 », il apparait que les constats d'huissier se sont déroulés le 4 juin (alors que les affiches pouvaient être apposées en principe jusqu'au 07 juin dernier délai ) et le 28 juillet (alors que l'enquête publique était terminée depuis le 23 juillet au soir).

Pour Saint-Maur, chaque constat mentionne comme lieu d'affichage :

>d'une part, la mairie : « point n°47 ».
A cet égard, le 04 juin, l'huissier a constaté l'affichage « sur panneau intérieur mairie » alors que le 28 juillet, l'huissier qui s'est rendu à la « Mairie lieu d'enquête » a mentionné « NEANT » en face de l'adresse suivante : « 94210 VARENNE SAINT HILAIRE (LA) – SAINT MAUR DES FOSSES – 81 BIS BOULEVARD DE CHAMPIGNY ». La ville constate que cette adresse est en effet celle d'un restaurant.

>et d'autre part, deux points d'affichage incombant au maître d'ouvrage : le point n°27 (« *rue La Fayette, au plus près de la station RER, sur lampadaire face entrée gare* », et le

point n°28 (« *au plus près de la station RER La Varenne Chennevières, sur lampadaire face entrée gare avenue du Mesnil* »)

Au vu de ces constats d'huissier, la Ville de saint-Maur constate que le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, **s'est limité à 2 points d'affichage pour l'ensemble de l'itinéraire saint-maurien, soit 3,4 Km** de voie ferrée aérienne.

Par comparaison, en 2013, pour l'enquête publique sur le projet de métro du Grand Paris Express (qui traversera Saint-Maur en souterrain sur 1,4 Km, avec une gare d'interconnexion à Saint-Maur/Créteil), la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, a retenu 36 points d'affichage sur le territoire de Saint-Maur ; elle a fait réaliser une affiche spéciale d'information sur l'enquête publique et l'a fait apposer sur 36 candélabres entre le quai du Port de Créteil et le quai Beaubourg (en plus de l'affichage par la Ville sur tous les panneaux administratifs de la commune). La commune en avait été informée au préalable par la SGP.

Concernant les documents graphiques soumis à enquête, les observations complémentaires de la Ville de Saint-Maur sur la cartographie de l'itinéraire projeté figurent ci-dessous au paragraphe 7.a.

Concernant la forme du rapport d'enquête :
La Ville de Saint-Maur constate la qualité d'ensemble du rapport d'enquête (clarté, rendu des contributions, analyse des enjeux).
Toutefois, la réalisation de deux enquêtes a obligé la commission à produire deux rapports. C'est pourquoi dans la "Partie 3" relative à « l'Évaluation du projet soumis à enquête publique », à chaque « Thème » abordé, le renvoi à des éléments de synthèse traités dans le rapport relatif à la première enquête publique rend moins aisée la lecture et l'appréciation du rapport relatif à cette seconde enquête (ainsi, par exemple, pour le tracé en région parisienne page 85, mais aussi sur d'autres thèmes pages 57, 61, 70, 73, 74, 79, 80, 91, 94, 96, 99, 101, 103...). Ce type de renvoi se poursuit aussi en partie 4 du rapport.

## 7. LA PRISE EN COMPTE DE L'AVIS DE LA VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS ET LES RÉPONSES APPORTÉES A LA COMMISSION D'ENQUETE PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

### a. Sur l'itinéraire projeté et son usage

Concernant le constat fait par la Ville de Saint-Maur du manque d'informations relatives au tracé et à la localisation exacte des travaux nécessaires :

Sur ce sujet, la commission d'enquête indique que ***« le dossier présenté à l'enquête publique est resté très succinct, pour ne pas dire indigent. »*** (p.121 du rapport de la deuxième enquête).

La Commission d'enquête indique que *« dès le début de l'enquête et confrontés aux réalités du terrain, les commissaires enquêteurs se sont très rapidement aperçus que la carte Poster du projet à l'échelle du 1 millionième (1 cm = 10 km) ne permettait pas d'avoir une idée précise du tracé de cette future autoroute, spécialement en zone urbaine (dont la traversée de la région parisienne). Un tirage particulier a donc été demandé à R.F.F. qui a permis de préciser le tracé de cette future autoroute ferroviaire en région parisienne (Cf. pièce jointe*

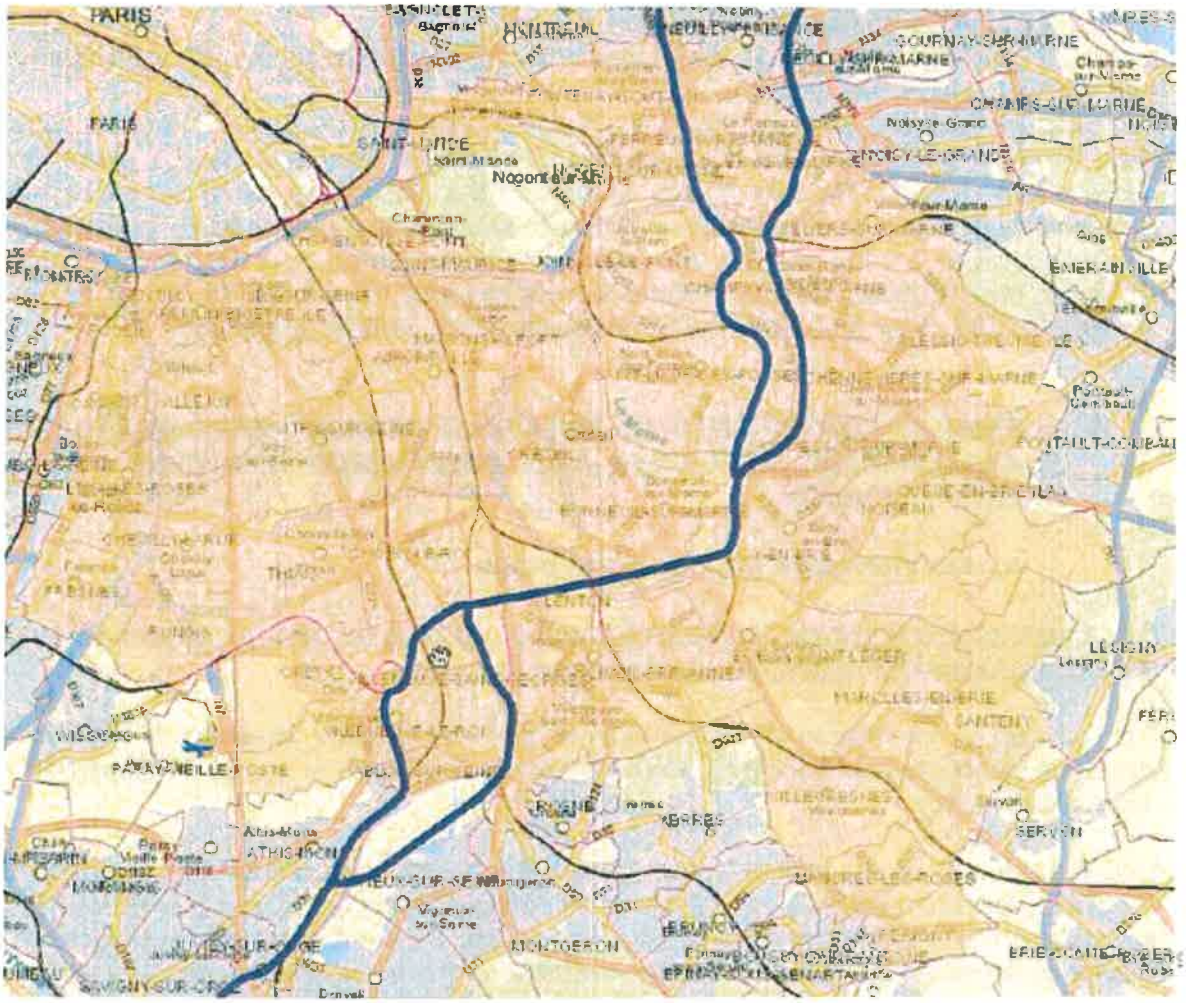
**N° 18**
**OBJET : Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

*4) »* (partie 1 du rapport relative à la « *Présentation de l'enquête publique unique* » - page 23).

**La Ville constate que cette « Pièce 4 »,** citée dans la liste des pièces jointes (page 9 du rapport) et intitulée *« Tirage particulier du plan cadastral précisant le tracé de la future autoroute ferroviaire atlantique en région parisienne »*

- **a donc été spécialement créée pour les commissaires enquêteurs,**
- **n'a pas été accessible au public saint-maurien lors de l'enquête,** via le commissaire enquêteur (puisque la Ville n'a pas été désignée comme lieu de permanences de la commission d'enquête),
- **n'est pas consultable avec le rapport de la commission d'enquête,** ni sur internet, ni sur cédérom (puisque les pièces jointes n'ont été éditées que pour la Préfecture du Pas-de-Calais, autorité organisatrice de l'enquête),
- **n'a été communiquée à la Ville de Saint-Maur par la Préfecture du Pas-de-Calais que le 15 janvier 2015** (en réponse à une demande expresse d'avoir connaissance de diverses « pièces jointes » au rapport).

Ce plan (dit « pièce 4 ») reçu le 15 janvier 2015 est le suivant :



**S'agissant du tracé de l'itinéraire,** cette carte montre que les deux itinéraires (Grande Ceinture via Chennevières et voie de fret à Saint-Maur) sont envisagés.

D'ailleurs, dans le rapport relatif à la première enquête (3ème partie – page 83), on trouve une carte peu lisible censée illustrer la « ceinture historique » et la « ceinture complémentaire » (voir ci-dessous) :

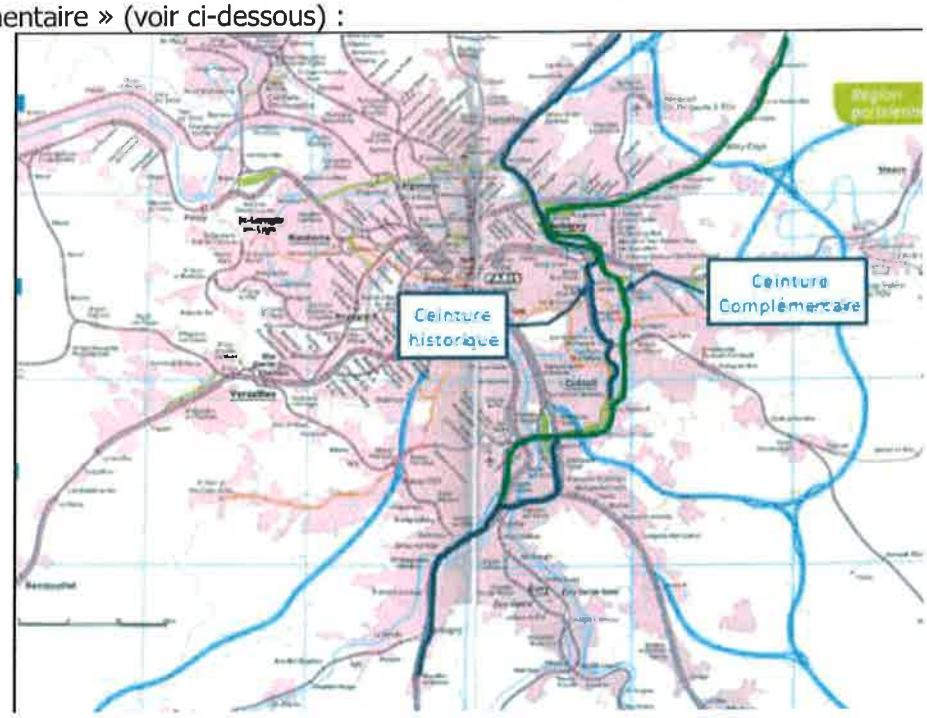



Figure 3: itinéraires des convois en région parisienne (source : RFF)
Rapport de la première enquête – 3ème partie – page 83

La réponse de R.F.F. sur ce sujet est la suivante :

*« Partant du principe que l'on ne crée pas de ligne nouvelle pour assurer le service d'autoroute ferroviaire, il n'y a finalement pas d'alternative aux itinéraires envisagés qui passent forcément par l'Est de Paris, par l'un ou l'autre des itinéraires existants (la ceinture historique par Saint-Maur et la ceinture complémentaire par Neuilly-sur-Marne […]) ».*

Et la commission d'enquête constate :

*« Seuls les deux itinéraires mis à l'enquête (la ceinture historique, par Saint-Maur et la ceinture complémentaire, par Neuilly-sur-Marne) traversant la région parisienne et sa zone dense urbaine, répondent donc actuellement aux nécessités de l'Autoroute ferroviaire atlantique.*
***Or il est patent que le seuil de saturation sur ces deux itinéraires sera très rapidement atteint condamnant à terme tout développement ultérieur du fret national, voire une plus large ouverture au fret européen,*** *entre Adour-Gascogne (et son prolongement vers l'Espagne) et le Nord de la France (et son prolongement vers l'Allemagne et le Benelux). »*

**N° 18**
**OBJET : Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

⇨ La commission d'enquête met ici l'accent **sur les difficultés en termes de saturation de trafic** que pourrait rencontrer très prochainement l'activité de fret en région Ile-de-France.

**S'agissant de l'usage de l'itinéraire,** dans le rapport relatif à la première enquête (3ème partie – page 83), on trouve cette réponse de R.F.F. :
*« Une autre question est de savoir si l'un des itinéraires est privilégié par rapport à l'autre. Pour répondre à cette question, il faut prendre en considération que le réseau est dimensionné pour des convois de 750 m. Ces convois ne posent pas de problèmes particuliers, et peuvent emprunter l'un ou l'autre des itinéraires ci-dessus mentionnés. En fonction des contraintes horaires, impossibles à prévoir plusieurs années à l'avance, mais aussi éventuellement des conditions opérationnelles du service, les convois empruntent l'un des itinéraires.*
*A l'horizon des convois de 1050 m, cet itinéraire passant par la ceinture complémentaire (Neuilly sur Marne) sera donc privilégié.*
*En heure creuse, ou en cas de travaux sur le premier itinéraire, les convois pourront si nécessaire utiliser l'itinéraire pas Saint Maur. Mais l'on peut dire dans ce cas que la grande majorité des convois passera par Neuilly sur Marne. »*

**La Ville constate qu'il reste de nombreuses inconnues**, notamment concernant :
- la définition des termes employés par R.F.F. (*« heures creuses », « contraintes horaires », « conditions opérationnelles du service »*) pour décrire les cas dans lesquels la voie de fret de Saint-Maur serait empruntée ;
- la capacité des infrastructures existantes – notamment les deux ponts ferrés saint-mauriens – à accueillir un trafic fret supplémentaire, avec des convois de 750m puis 1050m. La Ville rappelle qu'elle avait déjà souligné ce point lors de la délibération du 30 juin 2014.

### b. Sur les nuisances liées à ce projet

La thématique du bruit et des vibrations liées au projet constitue la préoccupation numéro un des questions et observations enregistrées. Au-delà de la ville de Saint-Maur, plusieurs villes du Val-de-Marne, ainsi que de nombreux riverains, se sont exprimés sur le sujet. En effet, ces derniers ont surtout évoqué « les nuisances acoustiques et vibratoires actuellement constatées par le passage des trains de fret existant », et, partant de ce constat, ont considéré que « l'autoroute ferroviaire ne ferait qu'accentuer ces nuisances. »

A ce titre, la commission d'enquête reprend plus particulièrement les éléments mis en avant dans l'avis de la Ville de Saint-Maur, afin d'interpeller R.F.F. concernant les mesures que compte prendre la structure pour réduire les nuisances actuelles et à venir.

Dans sa réponse, R.F.F. rappelle son implication, avec l'ensemble des acteurs de la lutte contre le bruit, notamment dans la réduction du bruit à la source (matériel roulant...), l'identification des points noirs bruit (PNB) et dans la gouvernance de la lutte contre le bruit. Sans donner un seul élément sur l'avancement du P.P.B.E. 2e échéance qui concerne les voies S.N.C.F., R.F.F. assure que « le projet d'autoroute ferroviaire sera intégré et pris en compte dans les réflexions en cours pour la résorption des P.N.B. en Ile-de-France. »

Même si « la commission d'enquête admet que le sujet dépasse largement le cadre de cette enquête portant sur le projet d'autoroute », celle-ci considère la réponse de RFF insuffisante.

La commission reconnaît également que, même si les convois de la future enquête devraient être moins bruyants, ils s'ajouteront cependant aux nuisances actuelles.

## 8. INFORMATION SUR L'AVIS DE L'AUTORITÉ DE REGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES

Indépendamment de cette enquête publique, la Ville observe que l'Autorité de régulation des activités ferroviaires. (A.R.A.F.) a adopté le 15 juillet 2014, à l'unanimité, **un avis défavorable au projet d'accord-cadre entre V.I.I.A. Atlantique et Réseau Ferré de France.**

Dans son communiqué, l'A.R.A.F. rappelle que la mise en place de cette nouvelle autoroute ferroviaire fait l'objet d'un *« contrat de concession de service public. Ce contrat a été attribué le 20 mars 2014 pour 17 ans – dont 15 ans d'exploitation - à V.I.I.A. Atlantique, filiale à 100 % de la SNCF, branche Geodis. »*
Cette autoroute ferroviaire, qui nécessite un effort d'investissement de l'ordre de 395 millions d'euros, doit encore être concrétisée par un accord-cadre entre le gestionnaire d'infrastructures R.F.F. et le concessionnaire V.I.I.A. Atlantique.

Saisie par R.F.F. et V.I.I.A. Atlantique, l'A.R.A.F. a émis un avis défavorable pour les raisons suivantes :

*« Le régulateur considère que l'introduction d'un service subventionné, par le biais d'une concession de service public, fait peser un risque de concurrence inéquitable pour les opérateurs ferroviaires exploitant d'autres dessertes, notamment de transport combiné. Il a décidé de saisir l'Autorité de la concurrence pour recueillir son avis sur cette question.*

*Le régulateur juge que le projet fait peser des risques sur la disponibilité de sillons en qualité et quantité suffisantes pour les autres entreprises ferroviaires. Les études d'exploitation réalisées ont montré les incertitudes qui pèsent sur la possibilité pour R.F.F. de satisfaire à la fois les besoins de l'autoroute ferroviaire et ceux d'autres entreprises ferroviaires. Le niveau de saturation de certains points de l'axe Atlantique (nœud de Bordeaux par exemple), les travaux attendus (sur Bordeaux-Bayonne par exemple) ainsi que les contraintes de l'autoroute (convois longs de 750 mètres, 1 050 mètres à terme) risquent de créer des conflits de circulation. Et la construction de voies de garage permettant aux TER et aux TGV de dépasser un convoi long ne suffira pas à résoudre ces conflits.*

*Enfin, les dispositions contractuelles (durée du contrat de 17 ans sans étape de revoyure, fortes pénalités imposées à R.F.F. en cas de non délivrance des sillons prévus au contrat) sont déséquilibrées et font obstacle à un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferré national, juge l'A.R.A.F. ».*

**Sur** proposition de Monsieur le Maire,

**Après examen et délibéré :**

**Confirme** l'intérêt du projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique, au regard du report modal de la route vers le fer qu'il générera et de la réduction d'émissions de gaz à effet de serre induite (*Délibération n° 32 du 30 juin 2015*).

**N° 18**
**OBJET : Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

**Constate**, sur la forme, la qualité d'ensemble du rapport d'enquête sur le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique : clarté, rendu des contributions (notamment celles des Saint-Mauriens et de la Ville), analyse des enjeux ;

**Constate**, sur le fond, que l'avis favorable de la commission d'enquête à la déclaration de projet nécessaire à la réalisation des travaux sur le réseau ferré national est assorti de trois réserves majeures, concernant principalement les nuisances vibratoires et sonores, et que « *si l'une des réserves n'est pas levée par les maîtres d'ouvrage, le rapport est réputé défavorable* », mais qu'il n'y a aucune réserve sur l'itinéraire en région parisienne (tracé et usage) ;

**Confirme** par conséquent son avis défavorable au projet pour les raisons suivantes :

- il reste de nombreux points de vigilance et d'inconnues autour de ce projet, notamment par rapport au tracé définitif et au manque de précisions quant aux nuisances réelles auxquelles les Saint-Mauriens pourraient être exposés ;
- il est souhaitable de lancer une véritable étude de faisabilité d'un tracé alternatif dédié au fret pour le contournement des centres urbains en région parisienne ;
- il est nécessaire de disposer d'un PPBE 2ème échéance de l'Etat (pour le réseau ferroviaire géré par R.F.F.), afin que des solutions soient proposées pour la résorption des nuisances sonores actuelles et à venir, avant la mise en œuvre du projet ;

**Note** que ces inquiétudes sont partagées par une grande partie de la population et des acteurs concernés par ce projet, notamment l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (avis défavorable au projet d'accord-cadre entre VIIA Atlantique et R.F.F.) ;

**Autorise** Monsieur le Maire à saisir le maître d'ouvrage du projet ainsi que les entités associées au développement du fret afin de les sensibiliser à nouveau sur la nécessité de la mise en place de dispositifs visant à maîtriser et à limiter les nuisances liées à cette activité ;

**Autorise** Monsieur le Maire à former un recours contre la Déclaration de Projet à venir relative aux travaux sur le réseau ferré national si les attentes de la Ville de Saint-Maur n'étaient pas prises en compte par le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique ;

Dit que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne.

Fait et délibéré en séance le 5 février 2015, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

*Certification exécutoire*

Certifié Exécutoire par le Maire
Compte tenu de la réception en Préfecture
le 13 FEV. 2015
et de l'affichage le 13 FEV. 2015
Le Directeur Général Adjoint des Services

V. BILLARD

LE DÉPUTÉ-MAIRE

MAIRIE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS (Val de Marne)

Sylvain BERRIOS

**N° 18**

**OBJET : Information et avis sur le rapport et les conclusions de la commission d'enquête relatifs au projet d'Autoroute ferroviaire atlantique**

La présente délibération peut faire l'objet:
- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 66 10, dans un délai maximal de deux mois, à compter de la notification de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire – Hôtel de Ville – Place Charles de Gaulle – 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.