

PROJET DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE FONTAINE-MICHALON

COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE

9 FEVRIER 2019

Retrouvez sur le site web du projet :
securisation.png.antony.sncf-reseau.com

- + Le diaporama présenté lors de cette réunion
 - + Le projet de charte travaux distribué lors de cette réunion
-



INFORMATIONS PRATIQUES

Nombre de participants : environ 360

- + Dispositifs d'information et d'expression :
 - o projet de charte travaux,
 - o infolettre du chantier n°1,
 - o maquette 3D numérique du projet,
 - o fiche question.
- + Déroulé de la rencontre, en 5 temps : présentation du projet et du chantier (1), description des mesures d'accompagnement du chantier (2), précisions sur les modalités du dialogue de proximité (3), intervention du comité de suivi du projet (4), temps d'échange avec les participants (5).
- + L'équipe projet SNCF Réseau était présente en tribune pour présenter le projet et échanger avec les participants :
 - o Stéphane CHAPIRON, directeur de la Modernisation et du Développement du réseau Ile-de-France ;
 - o Tung NGUYEN, responsable maîtrise d'ouvrage de la ligne C ;
 - o Guibert RIGAH, pilote de l'opération ;
 - o Matthieu BONY, responsable concertation SNCF Réseau Ile-de-France ;
 - o Luc RIMAURO, chargé du dialogue territorial sur ce projet.

I. PRESENTATION DU PROJET ET DU CHANTIER

(cf. diaporama pages 4 à 11)

Stéphane CHAPIRON, directeur de la Modernisation et du Développement du réseau Ile-de-France, accueille l'assistance et présente l'équipe SNCF Réseau. Il rappelle que cette réunion a pour objectif de présenter précisément les travaux et leur déroulement, ainsi que les mesures d'accompagnement prévues pour réduire les perturbations pour les riverains.

L'ensemble des mesures présentées ont été élaborées en concertation avec la Ville d'Antony, l'Etat et les associations. SNCF Réseau s'est engagé à les mettre en place devant le comité des financeurs (Etat, Conseil Régional, Conseil Départemental).

Tung NGUYEN rappelle que l'objectif de la suppression du passage à niveau de Fontaine Michalon est de sécuriser les circulations. Le passage à niveau est fréquenté chaque jour par une centaine de trains, 8500 véhicules et de nombreux piétons et cyclistes. Depuis 40 ans, on y recense une vingtaine de bris de barrières et 3 collisions entre un train et un véhicule.

Dans le cadre du programme national de sécurisation des passages à niveau, celui de Fontaine Michalon est le 2^e plus préoccupant en Ile-de-France. Le 5 août 2016, le préfet des Hauts-de-Seine a demandé sa suppression.

Les caractéristiques techniques du projet

Le projet consiste en la création de deux passages sous les voies ferrées :

- A l'ouest, une boucle routière qui relie la rue Mirabeau de part et d'autre en franchissant la voie ferrée en souterrain.
- Au droit du passage à niveau actuel, un ouvrage souterrain pour les piétons, vélos, modes doux, accessible aux PMR (personnes à mobilité réduite). Cet ouvrage souterrain sera accessible par des escaliers et une rampe avec une pente à 4%.

La voie ferrée existante sera décalée d'une quinzaine de mètres vers le nord et rehaussée d'1,10 mètre. Elle sera équipée d'un tapis anti-vibratile.

A l'occasion de ces travaux, seront installés des écrans acoustiques de part et d'autre de la voie ferrée à hauteur du passage à niveau, afin de réduire l'impact sonore des circulations ferroviaires dans le quartier, sans aucune augmentation du trafic ferroviaire.

Ces travaux impliquent la suppression de places de parking qui seront rétablies en accord avec la Ville. Ainsi, 23 places sont supprimées et 36 seront restaurées.

Des illustrations sont présentées, montrant l'insertion de l'ouvrage et des écrans acoustiques dans l'environnement urbain.

Le déroulement prévisionnel du chantier

Guibert RIGAH présente le déroulement prévisionnel du chantier :

Février 2019 – été 2019 : travaux préparatoires et ouvrages d'art

- Les travaux préparatoires sont prévus pour démarrer mi-février et consistent à édifier le blindage et la protection des voies ferrées pour pouvoir ensuite réaliser les ouvrages routiers et piétons tout en maintenant l'exploitation ferroviaire.
- L'ouvrage piéton est fabriqué en usine puis acheminé sur site lors du week-end du 15 août 2019. L'ouvrage routier sera, quant à lui, construit sur place.

Été 2019 – octobre 2020 : construction de la nouvelle voie ferrée

Octobre 2020 – été 2021 : dépose des anciennes voies ferrées et création des accès piéton et routier

Été 2021 – Été 2022 : finition, travaux d'aménagement, installation des protections acoustiques

- Pendant cette phase, la rue de Massy sera remise en état, avec le stationnement, une promenade paysagère et des plantations.

Guibert RIGAH ajoute que :

Pendant les travaux, le franchissement des voies reste possible rue Mirabeau pour les piétons, à l'exception de 3 périodes de fermeture (du 14 au 19 août 2019, du 25 au 30 octobre 2020, du 1^{er} au 23 novembre 2020).

La circulation routière sera en revanche déviée du 15 juillet 2019 au 20 avril 2021.

En termes d'impact foncier, une parcelle appartenant à la commune sera impactée par la boucle routière (cf. enquête parcellaire).

Les travaux impliquent l'occupation temporaire de parcelles de la ville dans la Cité Duval. Le parking de 9 places sera utilisé pour entreposer le petit matériel de chantier.

SNCF Réseau prévoit 62 nuits de travaux bruyants, liés notamment aux forages.

II. DESCRIPTION DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DU CHANTIER

(cf. diaporama pages 12 à 23)

L'équipe projet SNCF Réseau explique que les mesures d'accompagnement du chantier ont fait l'objet de discussions avec la Ville. L'objectif de ces mesures est de limiter au maximum la gêne des travaux sur le cadre de vie.

En outre, le planning des travaux est optimisé pour réduire le nombre de nuits de travaux. Au fur et à mesure que les entreprises pour les travaux sont sélectionnées et commencent à planifier leur intervention, ce travail d'optimisation du planning se poursuivra.

Mesures pour limiter l'impact acoustique du chantier

Des mesures physiques sont prises pour réduire l'impact acoustique du chantier :

- Les zones de chantier bruyantes seront entourées de bâches de protection acoustique.
- Les véhicules de chantier utiliseront le cri du lynx et non le bip classique lors des manœuvres de recul.
- Un observatoire du bruit sera installé et mesurera le niveau sonore en continu, en lien avec une caméra qui permettra d'identifier rapidement les sources de bruit. Cela permettra d'adapter les méthodologies de travaux afin de limiter le bruit lorsque cela est possible.
- Un programme d'amélioration des vitrages des logements riverains est mis en place selon 3 zones (cf. diaporama page 14) :
 - Les immeubles de la zone située à proximité immédiate des travaux (parcelles jaunes sur la carte du diaporama) feront l'objet d'une pose de doubles vitrages acoustiques en priorité.
 - Un 2^e périmètre (parcelles bleues sur la carte du diaporama) fera l'objet d'une pose de doubles vitrages acoustiques dans les chambres et pièces à vivre (salons et séjours).
 - Un 3^e périmètre plus éloigné (parcelles rouges sur la carte du diaporama) fera l'objet d'un traitement au cas par cas, en fonction des impacts éventuels.

Ce remplacement des vitrages doit être réalisé rapidement. Une « task force » est mise en place pour traiter en priorité les logements les moins protégés : ceux qui ont du simple vitrage et les plus proches du chantier.

SNCF Réseau invite l'ensemble des habitants des périmètres concernés à lui transmettre les caractéristiques techniques de leurs fenêtres. Un bureau d'études spécialisé va contacter les riverains dans les prochains jours pour préparer les interventions.

Mesures pour limiter les autres impacts du chantier

Des mesures complémentaires ont été arrêtées dans le cadre de discussions avec la Ville :

- Des éclairages du chantier adoucis et non orientés vers les habitations sont prévus. Si les gênes persistent, des rideaux occultants pourront être installés dans les logements.
- Afin de maintenir la propreté des rues, les roues des camions de chantier seront nettoyées, la voirie sera balayée, les poussières arrosées et les camions bâchés.

Un référé préventif est mis en place dans le périmètre jaune. Les propriétaires concernés ont reçu un courrier les en informant. La procédure est en cours.

Les places de parking devant les commerces seront préservées. Une signalétique adaptée sera installée pour signaler que les commerces restent ouverts durant tout le chantier.

Au comité de suivi du 22 janvier 2019, les associations ont demandé la création de places de parking au sud du passage à niveau pour la période des travaux. Cette solution est à l'étude avec la Ville.

Un dispositif d'indemnisation à l'amiable sera mis en place pour les commerçants en cas de perte de chiffre d'affaires liée aux travaux. Un guide d'indemnisation sera diffusé.

III. PRECISIONS SUR LES MESURES DU DIALOGUE DE PROXIMITE

(cf. diaporama pages 23 à 24)

Luc RIMAURO, en charge du dialogue territorial sur le projet, est l'interlocuteur privilégié des riverains pendant toute la durée des travaux. Il présente les canaux de communication mis en place :

- L'adresse email contact.securisation.png@sncf.fr permet de contacter SNCF Réseau pour toute problématique, une réponse sera apportée le plus vite possible ;
- Des permanences de proximité sont organisées, en fonction du besoin ;
- Le comité de suivi du chantier est composé des associations, commerçants et riverains directement concernés et se réunit en fonction de la demande, environ une fois par trimestre (plus dans les premiers temps du chantier).

Par ailleurs, des supports d'information sont disponibles ou vont être mis prochainement en place :

- Des infoflashs par mail ou courrier informeront rapidement les riverains en cas d'événements exceptionnels ;
- L'Infolettre du chantier sera diffusée tous les trimestres dans les boîtes aux lettres ;
- Le site Internet du projet rassemble les principales informations sur le projet : securisation.png.antony.sncf-reseau.com ;
- La maquette 3D du projet permet de visualiser les futurs ouvrages et le déroulement du chantier de manière concrète.

IV. INTERVENTION DES ASSOCIATIONS DU COMITE DE SUIVI DU PROJET

Les associations présentes au comité de suivi du projet prennent la parole. Les intervenants s'expriment au nom des associations suivantes : CDR MaVal, CELFI, Collectif Fontaine Michalon, Michalon « O » (AMO), Association des commerçants de Fontaine Michalon, Primavera, AHQP, Les Amis du Beauvallon.

Le comité de suivi regrette le manque de communication et d'information de SNCF Réseau sur le projet et explique que des travaux de sondage des sols et de dévoiement de réseau ont eu lieu sans information préalable. Il rappelle la mobilisation des acteurs du quartier Fontaine Michalon :

- En septembre, une manifestation a rassemblé 300 personnes ;
- En octobre et janvier, 2 manifestations se sont déroulées devant la sous-préfecture et ont permis le recueil de 3000 signatures pour une pétition.

Il explique que le dialogue est finalement entamé, avec une première rencontre de l'équipe SNCF Réseau mi-janvier 2019.

Le comité de suivi rappelle les impacts du chantier sur les commerçants et les riverains, craignant une dévitalisation du quartier.

Il exprime une forte inquiétude quant aux circulations induites, d'une part, par la déviation des 8500 véhicules dans les rues du quartier et les modifications des stationnements, et, d'autre part, par les trajets des camions de chantier. Et demande à ce que la sécurisation des circulations soit anticipée, eu égard aux accidents corporels de sécurité routière recensés en situation actuelle dans le quartier.

Le comité de suivi alerte sur le calendrier et demande à ce que les travaux soient mieux anticipés, notamment avec :

- Des travaux effectués prioritairement de jour ;
- La réalisation d'une charte travaux ;
- La réalisation d'une étude d'impact environnemental et sanitaire ;
- Une protection élargie des riverains.

Puis, le comité de suivi demande une plus grande transparence sur le projet de suppression du passage à niveau et le projet Massy-Valenton, expliquant aux participants que les deux projets semblent liés. Il présente l'historique du projet Massy-Valenton et les enjeux des TGV province-province. Enfin, le comité de suivi renouvelle ses inquiétudes sur l'impact sanitaire des travaux et notamment de leurs nuisances sonores.

V. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Les participants sont intervenus tout au long de la réunion et un temps d'échange s'est déroulé en dernière partie de rencontre. Sont synthétisées ici les questions et interventions par thématiques :

Sur les modalités d'échanges avec l'équipe SNCF Réseau

Les participants expriment leur mécontentement quant à l'absence d'information jusqu'à récemment. Ils demandent à ce que des permanences soient organisées en dehors des horaires de bureaux.

SNCF Réseau s'y engage.

Sur les caractéristiques du projet de suppression

Les participants demandent des précisions sur l'emplacement de la nouvelle plateforme ferroviaire qui accueille la voie ferrée décalée.

SNCF Réseau explique que la nouvelle plateforme est décalée de 15m vers le nord au droit du passage à niveau et retrouve progressivement la voie existante autour de la rue des Tilleuls et de la Villa des Plantes.

Un participant s'inquiète de la solidité du talus et du soutènement de la voie.

SNCF Réseau rappelle son expertise dans le domaine et explique que les matériaux et les techniques utilisés pour réaliser l'infrastructure seront adaptés à la circulation ferroviaire.

Les participants demandent pourquoi la rampe a été préférée à une solution en ascenseur

pour l'accès au passage souterrain piétons.

SNCF Réseau explique que le choix de la rampe plutôt que d'un ascenseur a été fait en concertation, pour des raisons de maintenance plus aisée en exploitation. En revanche, un ascenseur sera installé pendant la phase travaux à la demande de la Ville.

Un participant s'interroge sur les modalités d'accès des piétons au souterrain depuis la rue de Massy notamment : ils devront traverser la boucle routière en pleine courbe. Il demande ce qui est prévu pour garantir leur sécurité.

SNCF Réseau prend en compte cette remarque et étudiera le sujet en concertation avec la Ville.

Des participants demandent des précisions sur l'aménagement intérieur du passage souterrain.

SNCF Réseau explique que le passage souterrain sera éclairé et équipé de vidéosurveillance.

Les participants demandent où seront rétablies les 36 places de stationnement.

SNCF Réseau rappelle que c'est un engagement pris lors de la DUP. Le positionnement des futures places est à l'étude avec la Ville.

Sur la protection acoustique des riverains de la voie ferrée et du chantier

En ce qui concerne les écrans acoustiques, les participants s'inquiètent du niveau de protection, notamment pour les habitants des étages supérieurs des immeubles de la rue Mirabeau. Les participants s'étonnent du fait que les écrans acoustiques soient limités à la zone du passage à niveau actuel et demandent la nature des protections.

SNCF Réseau explique que les écrans acoustiques ont une hauteur de 2,5m.

Les écrans de protection acoustique sont situés le long de la nouvelle plateforme ferroviaire sur environ 600 m. Il s'agit d'écrans absorbants et non fractaux. SNCF Réseau rappelle que ces écrans ne sont pas liés à la suppression du passage à niveau mais sont réalisés à l'occasion des travaux de cette suppression et précise que la suppression du passage à niveau n'implique ni augmentation de fréquence du trafic ni augmentation de vitesse de circulation des trains.

SNCF Réseau s'engage à étudier la demande d'extension des murs anti-bruit.

Des participants évoquent le budget alloué aux protections acoustiques et demandent à en connaître précisément l'utilisation.

Une conseillère départementale présente dans la salle assure que le Conseil départemental veillera précisément à l'emploi de ce budget.

Les participants s'étonnent des périmètres concernés par les poses de doubles vitrages, qui leur semblent peu étendus au regard de la portée des bruits. De plus, plusieurs participants souhaitent des précisions sur l'étude acoustique réalisée et s'interrogent sur la méthodologie employée. Ils citent le récent rapport de BruitParif et demandent si l'étude va être actualisée en fonction. Ils demandent des précisions sur les seuils OMS.

SNCF Réseau précise que les mesures de protection envisagées sont adossées aux seuils préconisés par l'OMS et rappelle que le rehaussement des voies a été pris en compte

dans l'étude acoustique.

Un participant suggère la mise en place d'un sarcophage sur la zone chantier.

Sur le lien avec le projet Massy-Valenton et les liaisons TGV province-province

Les participants s'inquiètent de ce que la suppression du passage à niveau de Fontaine Michalon va permettre l'augmentation du trafic ferroviaire dans le cadre du projet Massy-Valenton. Ils font référence à la DUP de 2016 et l'arrêté préfectoral récent qui lie les deux projets. L'annonce de liaisons Bordeaux-Bruxelles à l'été 2019 leur paraît impliquer davantage de circulation sur les voies ferrées du sud francilien.

SNCF Réseau rappelle que le projet Massy-Valenton Ouest est déclaré d'utilité publique mais n'est pas à ce jour programmé. L'ensemble du financement n'est pas acquis. Il s'agit d'un projet de développement ferroviaire conduit sous l'autorité de l'Etat.

Le récent arrêté préfectoral sera modifié.

Un participant demande pourquoi l'option d'enfouissement des voies ferrées n'a pas été retenue.

SNCF Réseau explique qu'une telle solution implique des interruptions longues de plusieurs mois de la circulation des RER et TGV et invite à lire l'étude disponible sur le site Internet du projet Massy-Valenton.

Un participant suggère l'organisation d'une réunion avec les acteurs des régions Ouest pour évoquer le lien entre les projets. Il annonce l'envoi d'un courrier à l'Etat, la Région, le Département et les associations pour demander des précisions sur la politique TGV actuelle et future.

Sur le déroulement des travaux

Les participants s'interrogent sur le démarrage rapide des travaux et sur l'opportunité de réaliser des travaux de nuit.

SNCF Réseau explique que certains travaux proches de la voie ferrée liés à la suppression du passage à niveau, comme l'ensemble des travaux de maintenance ferroviaire sont réalisés de nuits pour permettre le maintien de l'exploitation ferroviaire en journée. Ces travaux de nuit nécessitent une réservation plusieurs années à l'avance de plages travaux qui interdisent toute circulation ferroviaire.

Les participants s'inquiètent du maintien des accès à leurs immeubles rue Mirabeau pendant les travaux.

SNCF Réseau garantit que les accès seront maintenus tout au long du projet.

Les participants demandent à connaître l'itinéraire des camions pendant le chantier.

SNCF Réseau explique que les camions rejoindront l'A86 et passeront par la RD920. Une discussion avec la ville doit permettre de préciser l'itinéraire. Sur le chantier, la période avec le plus grand nombre de camions sera la phase de terrassement avec 4 camions par heure, soit 8 passages.

Les participants, et notamment l'association des habitants du quartier Pajeaud, demandent à connaître l'itinéraire de déviation des 8500 véhicules routiers pendant le chantier et s'inquiètent de l'impact de ces nouvelles circulations sur les rues avoisinantes, pas forcément dimensionnées pour. Ils précisent que le quartier est déjà soumis à des chantiers et s'inquiètent de la coordination entre les différentes entreprises travaux.

SNCF Réseau lancera une étude de circulation en concertation avec la Ville et fera des propositions.

En conclusion de la réunion, Stéphane CHAPIRON remercie les participants pour leurs questions et interventions. Il réaffirme que les engagements seront tenus et que le dialogue sera maintenu tout au long de la préparation du projet et des travaux. Il invite les riverains à solliciter les équipes de terrain et s'engage à suivre le projet.