

## Réunion du Comité de Suivi de la concertation Massy-Valenton Secteur Ouest

Réunion du 10 juillet 2014

### Compte-rendu des échanges

#### Préambule :

Ce relevé des échanges et des décisions est rédigé par RFF sur la base des points abordés en réunion. Il a été transmis pour avis et correction à Mme Laurence de Carlo et à l'ensemble des participants avant sa diffusion aux membres du comité de suivi et au public par le site internet du projet.

#### Participants :

- Laurence de Carlo, garante de la concertation
- Richard Trinquier, Maire de Wissous
- Dominique Bouley, adjoint au Maire de Wissous
- Wissam Nehme, Conseiller Municipal d'Antony
- Fabien Feuillade, Citoyens à Antony
- Bruno Edouard, Citoyens à Antony
- Isabelle Petit, Les amis du Beau Vallon
- Lydie Margain, Les amis du Beau Vallon
- Jean Moureh, Comité de Défense des Riverains Massy-Valenton (CDR Maval)
- Marianne Glacet, Conseil Syndical du 85 rue Mirabeau
- François Desachy, Conseil Syndical du 85 rue Mirabeau
- Jean Faussurier, directeur régional Ile de France, Réseau Ferré de France (RFF)
- Fabien Guérin, chef de projet, Réseau Ferré de France (RFF)
- Matthieu Bony, chargé de mission concertation, Réseau Ferré de France (RFF)

Les échanges se sont déroulés de 20h15 à 23h en l'église Saint-Jean Porte Latine, Antony.

#### Compte-rendu :

##### ***Introduction sur le cadre et l'organisation de la réunion :***

*M. Faussurier, RFF, Directeur Régional Ile de France*

En introduction à la réunion, Jean Faussurier précise qu'il a pris ses fonctions de directeur régional Ile-de-France au printemps 2013 et s'est plongé dans le dossier à ce moment-là. Il remercie les participants d'être venus malgré les délais et une période peu favorable. Il précise que RFF a fait de son mieux en fonction des contraintes d'organisation de la réunion et souhaitait la tenir au plus tôt.

Cette réunion est importante pour RFF afin de clore l'étape de la concertation préalable et d'ouvrir une autre étape qui est celle de l'enquête d'utilité publique.

Depuis 2003 le projet a beaucoup évolué. Il a été remanié en 2010 de manière à ouvrir une concertation avec les riverains de la ligne. RFF souhaite faire le point sur ces évolutions suite à la concertation avec le Comité de Suivi ce soir.

Avant d'engager cette présentation plusieurs membres souhaitent faire un propos liminaire :

*M. Moureh, CDR Maval*

Outre la manière dont il a été organisé M. Moureh s'interroge sur l'objet de ce comité de suivi. RFF a présenté pendant l'ensemble de la concertation un projet Massy Valenton Ouest provisoire en attendant la réalisation de l'Interconnexion Sud. Aujourd'hui RFF revient avec un projet qu'il porte à

l'enquête publique comme définitif. Ce projet est illégitime car en contradiction avec la concertation passée qui s'est faite dans le cadre d'un projet provisoire jusqu'en 2025. Il faut alors considérer la concertation passée comme caduque et reprendre les échanges sur la base d'un projet fait pour durer.

*M. Edouard, Citoyens à Antony*

*M. Edouard* indique d'abord que, contrairement aux habitants de Wissous en avril 2013, les habitants d'Antony n'ont pas eu le droit à une réunion publique de clôture de la concertation permettant de prendre connaissance des résultats des échanges. Il considère donc que la concertation n'a pas été menée à son terme.

En outre Citoyens à Antony considère que tenir la réunion au mois de juillet et avec moins d'une semaine entre le mail d'invitation et la réunion est un retour au mode de dialogue en 2003.

Citoyens à Antony pensait que la Commission Nationale du Débat Public allait mettre en œuvre un vrai débat et aujourd'hui est abasourdie par l'organisation de cette réunion.

*Les habitants du 85 rue Mirabeau et des Amis du Beau Vallon approuvent ces remarques en particulier celles relatives à l'organisation du comité de suivi.*

*Wissam Nehme, Conseiller municipal à Antony*

*M. Nehme* interroge Mme. la garante sur son rôle dans cette prochaine phase d'enquête publique et sur la publication de son rapport.

*Laurence de Carlo, Garante de la concertation*

*Mme. de Carlo* précise que son rôle est suspendu à compter de la désignation d'une commission d'enquête ou d'un commissaire enquêteur. C'est cette commission d'enquête qui supervise alors l'organisation du dialogue avec le territoire. Laurence de Carlo est en train de rédiger son rapport qui comme précédemment sera rendu public sur le site du projet et sera porté à connaissance de la Commission d'Enquête qu'elle rencontrera pour passer le relais. Ce rapport sera de plus envoyé par e-mail aux membres du comité de suivi à leur demande. Il sera disponible d'ici trois semaines.

### ***Précisions sur l'évolution du trafic des TGV et l'articulation avec le projet Interconnexion Sud***

*M. Faussurier* précise que c'est la commission d'enquête qui va formuler un avis sur l'utilité publique du projet. RFF ne décide pas de son utilité publique. Il indique que, pour lui, la concertation effectuée n'a pas servi à rien car un grand chemin a été parcouru depuis 2003 tant dans la définition du projet que dans son accompagnement par un programme de protection acoustique exceptionnel.

Le dialogue n'est pas terminé pour autant et le chantier n'est pas ouvert demain. L'enquête publique est une nouvelle phase d'échange. Elle laisse le libre champ à l'avis des citoyens sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante de RFF.

Si le projet est ensuite poursuivi, d'autres temps de concertation pourront être organisés avec les participants au projet. *M. Faussurier* précise enfin que le rôle de RFF n'est pas de vendre le projet mais d'en assurer la maîtrise d'ouvrage et donc la meilleure vision et conception.

*M. Faussurier* revient sur le terme provisoire du projet Massy Valenton et les relations avec le projet Interconnexion Sud.

Lorsqu'on investit des dizaines de millions d'euros comme le projet Massy Valenton, c'est de l'argent public définitif. Les ouvrages et protections sont pérennes et persisteront.

En revanche, lorsqu'il a été conçu puis présenté en concertation, il a en effet été présenté comme un projet transitoire vers une autre étape qui serait le projet Interconnexion Sud. RFF était sincère lorsqu'il l'a ainsi présenté. Outre les deux autres fonctionnalités essentielles du projet - permettre d'offrir la possibilité d'un doublement du RER C et améliorer la régularité des RER C et TGV, il y avait l'idée d'accompagner la croissance des TGV intersecteurs.

Or depuis 2012-2013 le modèle TGV est en train de se modifier; les perspectives de croissance sur lesquelles tablaient la SNCF et qui vous avaient été présentées ne sont plus là. Pour deux raisons :

- Il y a une évolution de la demande. Des usagers se tournent aujourd'hui vers le covoiturage. *Mme Margain* et *M. Feuillade* font remarquer que cela est aussi lié au prix du billet. *Fabien Guérin* précise qu'il y a également un effet de la crise économique. *M. Faussurier* ajoute que cette évolution de la demande crée aussi une nouvelle offre de TGV intersecteurs comme les TGV *low cost* Ouigo qui devraient dans les prochaines années passer par le tronçon Massy Valenton.
- Il y a une évolution de la longueur des trains utilisés par la SNCF. Là où une seule rame passait avant dans un sillon, la SNCF en fait passer deux rames réunies dans le même train pour optimiser ses coûts. Ainsi, si le nombre de voyageurs province-province a connu certes une croissance plus faible qu'avant mais constante, le nombre de trains empruntant le tronçon Massy Valenton a baissé.

La conséquence de ces évolutions est qu'il n'y a plus une grande urgence d'avancer dans le dossier d'Interconnexion Sud. C'est ce dont a pris acte la commission Mobilité 21, qui n'a pas annulé le projet Interconnexion Sud (dont les études se poursuivent) mais qu'il a repoussé à un horizon plus lointain, sans doute au-delà de 2030.

Le projet Massy Valenton Ouest ne disparaît pas pour autant, il reste nécessaire pour l'amélioration de la régularité de tous les trains actuels, le développement du RER C et celui, plus lent, du TGV.

*M. Nehme* comprend donc que RFF avait prévu de passer de 40 à 74 TGV mais aujourd'hui que ces hypothèses sont revues à la baisse. Il demande donc quelles sont les prévisions de circulation actualisées ?

*M. Faussurier* répond qu'en effet on n'est plus sur la même courbe de croissance qu'auparavant mais qu'il est très difficile de donner un chiffre précis. Aujourd'hui, 35 ou 36 TGV circulent chaque jour sur la ligne.

*M. Guérin* répond que les prévisions de la SNCF ne correspondent plus à ce qui avait été indiqué en 2003, 2009 ou 2010.

*M. Nehme* fait remarquer que sur le site du projet le taux de croissance du trafic est de 7% par an.<sup>1</sup>

*M. Guérin* précise qu'il s'agit d'un chiffre en nombre de voyageurs et non en nombre de trains.

*M. Faussurier* précise que cette évolution a un effet sur le financement du projet. La participation de RFF ne pouvant être supérieure aux péages que RFF doit percevoir sur une période donnée. Néanmoins RFF a pris des engagements en 2009 vis-à-vis des cofinanceurs du projet. Il n'est pas question de remettre en cause ses engagements. RFF maintient donc son financement.

*M. Nehme* demande si RFF a refait une étude socio-économique et si oui, si RFF peut la transmettre. Il estime que ne pas informer les membres du comité de suivi de ce sujet correspond à un défaut d'information.

*M. Guérin* indique que l'étude socio-économique a été refaite. *M. Faussurier* ajoute que l'analyse financière a également été révisée.

Pour *M. Nehme*, il s'agit d'une question de confiance car ces informations n'ont pas été fournies au comité de suivi. Il demande à la garante de prendre en compte ce défaut d'information.

---

<sup>1</sup> « Il s'agit donc bien d'accompagner le développement du TGV, le projet en soi n'amène pas de circulations supplémentaires mais permet juste de mieux répondre au développement naturel des TGV intersecteurs : en moyenne 8% par an entre 1999 et 2009 contre 4 % par an pour les TGV radiaux sur la même période » Chiffre donnés par SNCF Voyages et repris dans la note sur l'exploitation lors de la concertation L 300-2 en 2011

*M. Bony* répond qu'il fallait à RFF le temps de consolider le dossier.

*Richard Trinquier, Maire de Wissous.*

*M. Trinquier* souligne l'importance d'être sincère. Il rappelle que c'est grâce à l'action des riverains que RFF s'est mis autour d'une table pour envisager des protections antibruit. Les participants ont travaillé dans le cadre d'un projet provisoire.

Ce programme de protection a été figé en 2013 avec une voie dédiée pour les TGV. Cela fait craindre que le projet soit définitif. Compte tenu des contraintes budgétaires, il apparaît que cette ligne va être occupée par les TGV pour plus de 30 ans. Il y a donc selon lui une insuffisance des protections sur Wissous.

En outre *M. Trinquier* indique qu'une directive européenne de 2002 demande aux collectivités de réaliser un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Ce PPBE sera soumis à enquête publique, *M. Trinquier* s'interroge donc sur comment prendre en compte le bruit de cette ligne.

*M. Trinquier* ajoute qu'un écran en bois pour 30 ans n'est pas sérieux comme protection et que tout producteur de nuisance se doit de protéger les riverains.

*M. Nehme* mentionne qu'il a sollicité RFF dans le cadre de la commission PPBE, mais RFF n'a pas fourni ses études. Il ajoute que la poursuite du projet Massy Valenton signifie aussi une poursuite de la mixité de la ligne entre TGV et RER C. Le projet va notamment bloquer le développement du RER B.

*M. Guérin* précise que le projet de 3<sup>e</sup> voie du RER B n'a pas été retenu dans le schéma directeur du RER B, y compris à long terme. Le projet Massy Valenton n'a donc pas d'interdépendance avec le développement du RER B.

*M. Nehme* estime qu'avec ce projet l'Etat va mettre 200 millions pour améliorer la régularité des TGV alors que les Franciliens subissent des impacts au quotidien du sous-développement du réseau.

*Marianne Glacet* insiste sur le fait qu'il faut d'abord travailler à améliorer le quotidien des usagers du RER C et du RER B.

*M. Nehme et Citoyens à Antony* indiquent que le RER C va pour eux être doublonné par la ligne verte du Grand Paris.

*M. Moureh* insiste sur le fait que la sincérité doit être poussée jusqu'au bout. Aujourd'hui si la donne a changé, le projet doit changer. Les autres projets comme le Grand Paris prennent en compte la contrainte urbaine par l'enfouissement. Si c'est un projet transitoire ce n'est pas le même projet que si c'est un projet durable.

*M. Moureh* ajoute que pour lui on aggrave la mixité de trafics avec ce projet.

*M. Feuillade, Citoyens à Antony*

*M. Feuillade* souligne que le projet Interconnexion Sud a été conçu de manière trop pharaonique avec ses 30 km en tunnel. Il ne peut se faire en particulier dans le contexte budgétaire actuel. Et ceux qui en subissent les conséquences sont les riverains.

*M. Trinquier* estime que RFF fait un exercice difficile en période de restriction budgétaire. RFF est en train de faire en sorte que ce projet devienne définitif car l'Etat n'a pas d'argent pour le barreau sud.. Il se dit convaincu que le TGV restera sur la ligne actuelle.

La seule chose qui peut être faite en contrepartie est de demander le plus de protections acoustiques possible. Il insiste sur l'évolution de la position de RFF depuis 2003 où rien n'était prévu. Il ajoute que Wissous cherche à être solidaire en ce qui concerne les protections phoniques.

Depuis qu'il a été élu, il a relancé des dossiers pour que les trains s'arrêtent à Wissous que ce soit avec la ligne 18 du Grand Paris ou par le Val avec le projet de réaménagement de la gare à Wissous.

*M. Nehme* souligne que le projet présenté aux riverains disait qu'en 2025 il ne restera que 7 TGV.

*M. Faussurier* répond qu'il y a un effet de seuil pour investir dans une nouvelle infrastructure. Aujourd'hui les perspectives de trafic ne justifient pas la réalisation à court terme d'une infrastructure dédiée aux TGV : soit le trafic TGV croît et le projet Interconnexion Sud voit sa justification, soit il garde la dynamique actuelle et 2025 est une date bien trop avancée.

*M. Faussurier* précise qu'il va rester la ligne actuelle avec un trafic de trains pour lequel les protections prévues seront efficaces quelle que soit l'évolution future du trafic. Il ajoute que pas un projet en France n'a ce niveau de protections acoustiques. En effet, environ 20% du coût du projet correspond aux protections acoustiques.

*M. Feuillade* souligne le fait que RFF ne sachant pas si le trafic va monter, baisser, stagner, pourrait à ce titre réaliser uniquement les protections acoustiques sans aménager les voies.

*M. Guérin* rappelle que le programme de protections acoustiques est dimensionné pour absorber le bruit qui serait généré par 74 TGV, 150 RER C et 8 trains de fret par jour avec une vitesse de 110 km/h. Il s'agit du nombre de trains maximum que la ligne peut absorber dans des bonnes conditions d'exploitation. Matthieu BONY rappelle que les TGV seront tracés à une vitesse de 90 km/h sur ce tronçon.

*M. Moureh* rappelle qu'en 1992 la SNCF avait affiché un plafond de TGV pour la demande concernant la nouvelle voie TGV et qu'il a été dépassé. Il ne fait donc pas confiance à ces engagements.

*M. Bony* indique que, dans le dossier d'enquête publique, sont également prévues des mesures de suivi du bruit pour s'assurer de l'efficacité des écrans par rapport aux objectifs attendus.

### ***Prise en compte de l'évolution des trafics dans le processus de concertation***

*M. Nehme* souligne qu'il y'a des centaines de personnes qui ont suivi les ateliers sur un projet dont les données de base ont changées, avec seulement un mois pour prendre connaissance de ces nouvelles données.

*M. Moureh* demande d'organiser à la rentrée une réunion publique d'information des riverains devant les Antoniens pour présenter le projet. Les riverains vont tomber des nues s'ils découvrent que le projet ne sera pas transitoire pour une décennie. *M. Edouard* rappelle qu'une telle réunion a été organisée à Wissous.

*Cette proposition est approuvée par Citoyens à Antony, M. Nehme et les habitants du 85 rue Mirabeau.*

*M. Trinquier* considère que la concertation ne peut pas être clôturée sur la base des éléments nouveaux. Faute de quoi l'EUP risque d'être entachée d'irrégularité. Donc il demande un report de temps pour que le comité de suivi et les riverains prennent en compte cette évolution du projet.

*M. Edouard* souligne que le projet n'est pas à 3 mois près et qu'il est important faire une réunion de clôture. On peut reporter l'ouverture de l'Enquête d'Utilité Publique.

*M. Faussurier* souligne que l'Enquête d'Utilité Publique est un moment important au plan légal et de démocratie locale. Il explique qu'à partir de la désignation de la commission d'enquête, RFF n'est plus en mesure d'organiser seul de réunion publique.

*M. Faussurier* insiste sur le fait que cela ne change pas la conception du projet. Il souligne qu'un des éléments importants du projet est le gain de régularité permis par les aménagements des voies. *M. Guérin* complète en précisant que le projet offre également la possibilité de mettre au ¼ heure le

RER C en heures de pointe. Il précise par ailleurs que même si le trafic TGV croit moins vite qu'initialement prévu, le programme de protection acoustique n'a pas été revu à la baisse.

### ***Vibrations & avis de l'Autorité Environnementale***

*M. Nehme* aborde la question des vibrations, indiquant que RFF n'a rien prévu à ce sujet.

*M. Edouard* ajoute que, dans son avis, l'Autorité Environnementale a souligné que le dossier n'était pas suffisamment explicite sur les vibrations. Il demande au maître d'ouvrage pourquoi il n'a pas répondu à cet avis.

*M. Guérin* répond que RFF a pris en compte les remarques de l'Autorité Environnementale dans son dossier d'enquête publique et produira ce qu'on appelle un mémoire complémentaire à cet avis, qui n'est pas envoyé à l'Autorité Environnementale, car il s'agit d'éléments complémentaires produits par le maître d'ouvrage à la suite de l'avis mais pas une réponse à l'AE. A la demande de *M. Nehme* il précise que ce mémoire sera annexé au dossier d'enquête publique. *M. Edouard* demande si on peut le consulter. *F. Guérin* répond que ce mémoire est une pièce du dossier d'enquête et sera rendu public en même temps que le dossier aux dates décidées par la Commission d'Enquête.

Concernant les vibrations, *M. Faussurier* indique que c'est en effet un sujet sur lequel RFF avance progressivement. *Fabien Guérin* indique que le dossier d'Enquête prévoit que sur les portions de voie nouvelles soient positionnés différents systèmes d'absorption des vibrations. Pour les voies non modifiées, comme l'avait suggéré le rapport du bureau d'étude mandaté par la Mairie d'Antony lors de la première phase de concertation, un bourrage/relevage du ballast est prévu pour permettre de renforcer l'élasticité de la voie et d'amortir les vibrations. *M. Nehme* demande quelle sera l'épaisseur de ballast supplémentaire. *M. Guérin* indique de 5-10 cm.

*M. Nehme* demande pourquoi RFF ne renouvelle pas les voies en profitant des interruptions de circulation déjà programmées. *M. Guérin* répond que cela allongerait ces interruptions. *M. Nehme* indique ne pas comprendre car l'allongement ne serait pour lui que de 4 ou 5 jours. *M. Guérin* indique qu'une telle interruption est difficile à négocier avec les transporteurs et les autorités organisatrices.

*M. Desachy et Mme Glacet, 85 rue Mirabeau*

*M. Desachy et Mme Glacet* déplorent leur manque d'informations sur le projet qui sera présenté en enquête publique. Ils souhaitent savoir ce qui va se passer sur le passage à niveau. *Mme Glacet* fait part de son manque de confiance dans le maître d'ouvrage.

*M. Bony* indique qu'une lettre d'information va être diffusée auprès des riverains concernés par les futures protections acoustiques et vibratoires sur les communes d'Antony et de Wissous. Cette lettre et l'encart qui présentera quartier par quartier le programme de protection ont pour objectifs, comme le présent comité de suivi, de :

- restituer auprès des personnes qui se sont impliquées dans les différents ateliers, le programme de protection finalisé sur la base de leurs contributions ;
- informer l'ensemble des riverains des évolutions du programme de protections, afin qu'ils puissent participer à l'enquête d'utilité publique.

*Mme Glacet prend congés de la réunion. A la demande des participants, Fabien Guérin présente le projet modifié suite à la concertation et le processus d'enquête publique (présentation en annexe.)*

*Après avoir pris connaissance de la présentation M. Desachy et les élus de Wissous prennent congés.*

### **Questions relatives au chantier :**

*M. Moureh* demande quelles seront les nuisances subies pendant la phase chantier. Il indique que cela est important pour que les riverains puissent prendre conscience du projet.

*M. Guérin* répond que les éléments d'appréciation de ces nuisances seront présentés dans le dossier d'enquête publique.

*M. Nehme* rappelle que lorsque la SNCF a refait le platelage du passage à niveau de Fontaine Michalon, l'information travaux a été défailante.

*M. Guérin* rappelle que cette intervention sur le platelage a été programmée rapidement suite au constat d'un défaut de géométrie de la voie. A cet endroit, le passage répété des voitures et des trains avaient abimé ce platelage et risquait de compromettre la sécurité des trains à court terme. Il s'agissait d'une opération de maintenance courante. Pour les projets importants, les modalités de déroulement des travaux sont examinées avec les Mairies et, éventuellement aussi les riverains, et une information sur les travaux est mise en œuvre. Il indique que le dossier d'enquête publique présente les impacts de la phase de chantier.

*M. Faussurier* ajoute que la concertation se poursuivra en phase de chantier.

### **Indemnisation**

*M. Nehme* demande ce qui est prévu en termes d'indemnisations et où en est le guide d'indemnisation que RFF s'était engagé à faire.

*M. Faussurier* indique que, pour les commerçants, les pertes de chiffre d'affaires liées aux travaux peuvent être traitées par la mise en place de commissions d'indemnisation. *F. Guérin* précise que les riverains sont indemnisés si le préjudice est avéré. RFF est alors contraint à indemniser.

La garante de la concertation demande à RFF de d'indiquer la date à laquelle ce guide sera disponible.

*M. Faussurier* indique que ce guide sera fourni avant le lancement des travaux.

### **Nouvelles voies à Massy**

*M. Edouard* demande pourquoi, dans sa présentation, RFF indique qu'il prend en charge dans le cadre du projet la création d'une nouvelle voie à Massy alors que lorsque Citoyens à Antony a demandé en concertation des arrêts ou modification de gares aux Baconnets, Fontaine Michalon ou Chemin d'Antony, RFF a répondu que cela était du ressort de Transilien.

Fabien Guérin explique pourquoi cette nouvelle voie a été intégrée au projet récemment car elle est liée aux évolutions du projet de [Tram-train Massy-Evry](#) et de [son prolongement à Versailles](#). Le RER C devant sur cette branche être remplacée par un tram-train il convient de créer les installations de retournement nécessaire en gare de Massy pour les RER C venant de Pont de Rungis.

### **Sécurisation de la gare de Chemin d'Antony**

*M. Feuillade*, *Mme Margain* et *M. Nehme* rappellent que la gare de Chemin d'Antony est un lieu de traversée des voies par les lycéens et que RFF avait parlé de mesures à prendre. Ils demandent donc ce qui va être fait pour sécuriser la gare de Chemin d'Antony. *M. Nehme* indique que l'augmentation de trafic TGV et RER C risque d'aggraver cette situation.

*M. Guérin* souligne que, lors de la concertation, il avait été souligné qu'un certain nombre d'éléments, comme les bandeaux d'avertissements écrits et des annonces sonores, existaient déjà.

*M. Faussurier* précise que cette opération est annexe au projet Massy Valenton Ouest et du ressort de Gares et Connexions.

Les participants indiquent que les traversées persistent malgré cette signalisation et que le passage souterrain n'est pas attractif. *W. Nehme* demande pourquoi on ne peut pas mettre de portique à l'entrée.

La garante souligne que la concertation revêt nécessairement une approche territoriale qui dépasse les seules compétences du maître d'ouvrage. Elle demande au maître d'ouvrage ce qu'il compte faire à ce sujet.

*M. Faussurier* répond que RFF posera à nouveau cette question à Gares et Connexions. Il ajoute qu'en effet, des quais de 55 cm de hauteur ne sont pas dissuasifs mais rappelle les dangers d'emprisonnement d'une barrière d'entrevoie.

### **Réfection des joints écrans existants**

*M. Nehme* indique que, contrairement aux engagements de RFF, les joints n'ont pas été remplacés sur l'écran anti-bruit de la rue de Massy. Il souligne que cela nuit à la confiance.

*M. Guérin* indique avoir fait la demande mais ne comprend pas pourquoi cela n'a pas été fait. Il souligne qu'il n'y aura pas de joints sur les prochains écrans.

*M. Bony* rappelle qu'à l'inverse d'autres engagements ont été tenus, comme à Wissous où les aiguillages qui gênaient les riverains vont être supprimés.

### **Retour sur la panne d'un TGV rue du Chemin de Fer à l'été 2013**

*M. Edouard* demande si cela est lié à un problème de sécurité sur la voie.

*M. Guérin* indique que le premier TGV de la journée a arraché la caténaire à son passage provoquant la suppression et le retard de nombreux TGV et RER C. Il rappelle qu'il y a un plan de régénération de la caténaire sur cette ligne.

### **Refection des voies**

*M. Edouard* demande pourquoi il n'est pas prévu de changer la voie alors que, lors de la concertation, RFF a indiqué qu'il fallait les renouveler tous les 30 ans.

*M. Guérin* indique que la voie existante est en bon état. Cette période de 30 ans est une moyenne qui dépend du trafic.

*M. Nehme* demande ce qu'il en est du problème de claquement au 25 rue du Chemin de fer.

*M. Guérin* indique que, lors d'une visite de terrain en octobre 2013, il a constaté que le problème avait été réglé.

### **Rapport sur l'accident de Brétigny**

*M. Edouard* fait part de son inquiétude sur l'état des voies suite au rapport sur Brétigny.

*M. Faussurier* précise d'abord que, comme RFF n'a pas eu connaissance du rapport, il ne peut le commenter. Il rappelle néanmoins que, depuis l'accident de Brétigny, le programme Vigirail a permis de faire un diagnostic complet du réseau suite auquel toute une série de travaux a été initiée.

Il rappelle que le réseau national est considéré comme vieillissant et que nombreuses opérations de maintenance doivent être engagées. L'Île-de-France est particulièrement ciblée par le volume de



trafic et le nombre de voyageurs transportés et donc impactés suite à un problème d'infrastructure. Il précise que l'infrastructure n'est responsable que d'une petite partie des retards.

### ***Processus d'enquête publique.***

*M. Nehme* demande comment les habitants pourront donner leurs avis pendant l'enquête.

*M. Guérin* indique qu'un registre d'enquête publique permettra de recueillir les avis, quel que soit le sujet abordé..

*M. Edouard* pointe la difficulté d'appropriation de l'enquête publique par les non-initiés. Il existe une barrière culturelle.

*M. Nehme* indique que le calendrier prévisionnel envisagé par la Préfecture pour la tenue de l'enquête publique est du 15 septembre au 17 octobre 2014.

*M. Guérin* précise que les dates et modalités de l'enquête publique sont décidées par la Commission d'Enquête en lien avec la Préfecture. Si elle est ouverte selon le calendrier prévisionnel, la publicité, l'affichage, etc..., auront lieu du 1<sup>er</sup> au 15 septembre 2014.

*M. Nehme* demande qui avise la Mairie de son ouverture.

*M. Guérin* répond que c'est le rôle de la Préfecture.

*M. Nehme* demande quand le chantier le chantier doit débuter.

*M. Guérin* indique qu'il est envisagé autour de fin 2015/début 2016. *M. Faussurier* précise que la date du début du chantier dépend de deux choses : de l'obtention de la déclaration d'utilité publique et du financement.

En conclusion *M. Faussurier* remercie les membres du comité de suivi pour leur participation.