

RFF

**Concertation publique sur le projet
Massy-Valenton, secteur Ouest**

**COMPTE-RENDU
DE LA PREMIÈRE RÉUNION DE L'ATELIER N°2**

**THÈME :
L'INSERTION DE LA DEUXIÈME VOIE TGV À ANTONY**

*Mercredi 23 novembre 2011, de 19h15 à 21h30
Espace Lasson à Antony*

Ce document est une synthèse des échanges de la réunion qui a réuni 47 participants.

Etaient présents :

Pour RFF :

- *Vincent Desvignes, chef du service
Etudes de développement*
- *Fabien Guérin, chef de projet Massy
Valenton Ouest*
- *Matthieu Bony, chargé de concertation*
- *Fanny Patin, chargée d'études*

- *Barbara Koepchen, chef de projet
Massy-Valenton Est*
- *Nathalie Vinciguerra-Morrel,
responsable environnement*

- *Patrick Perin, responsable évolution
du réseau*

- *Jean-Philippe Régairaz, Acoustb*

- *Damien Lebayon, Inexia, études de
tracés*

Pour le Conseil général des Hauts-de-Seine :

- *Anne-Claire Mulot, directrice générale
des infrastructures de transport*

Animation de la réunion : Jean-Pierre Tiffon

1. INTRODUCTION

Accueil et format de l'atelier

Vincent DESVIGNES (RFF) annonce qu'il représente François-Régis ORIZET, directeur régional de RFF. Il présente les membres de la tribune et excuse l'absence de Laurence DE CARLO, garante de la concertation, qui sera présente lors de la prochaine rencontre de l'atelier 2.

Jean-Pierre TIFFON (animateur de la réunion) présente le déroulement de l'atelier.

1. Présentation du projet et de la carte par Fabien GUÉRIN.
2. Rédaction des questions relatives à la compréhension de la carte par les participants.
3. Réponse aux questions afin que ne subsiste aucune ambiguïté sur le projet et ses impacts.
4. Suggestions et demandes d'évolution du projet par les participants. Selon la complexité des questions, RFF apportera des réponses immédiates ou lors de la prochaine réunion.

Jean-Pierre TIFFON rappelle que l'atelier 1 qui s'est tenu la semaine précédente portait sur les aspects socio-économiques et les alternatives au projet dont l'enfouissement des voies. Les questions relatives à ces sujets sont donc à réserver à cet atelier, mais des réponses sont disponibles sur Internet, notamment dans les comptes-rendus. Pour envisager au mieux la conduite de la réunion, **Jean-Pierre TIFFON** suggère de lever la séance vers 21h30.

Remarques sur le déroulement de la concertation

Sur les comptes rendus de réunion

Un participant s'enquiert de l'interaction entre les conclusions de chaque atelier. **Matthieu BONY (RFF)** répond que les comptes rendus de tous les ateliers seront intégrés au bilan rédigé par RFF à la fin de la concertation. Avant cela, RFF a prévu la restitution de l'ensemble des apports de chaque atelier lors de la réunion de clôture. Par ailleurs, tous les comptes rendus sont soumis à la validation de la garante si elle a participé à l'atelier ou à sa lecture préalable à diffusion sinon. Les CR sont également soumis à la validation des participants, conformément à la charte locale de la concertation, avant d'être mis en ligne sur le site. La segmentation en différents thèmes est nécessaire pour permettre un bon traitement des problématiques que soulève le projet.

Thierry PERZO (président de l'association CELF¹) rappelle que la Charte prévoyait que les comptes rendus des réunions soient réalisés dans les 5 jours suivant les réunions. Or les participants de l'atelier 1 n'ont pas reçu le compte rendu de la première réunion et il est à craindre qu'ils ne puissent pas constater des erreurs et contester le document s'il n'est pas envoyé suffisamment rapidement.

Matthieu BONY précise que la Charte ne mentionne pas de délais pour la livraison des comptes rendus, mais qu'il est évident qu'ils doivent être aussi courts que possible.

Sur la participation de la RATP à la concertation

Par ailleurs, **Thierry PERZO** s'étonne de l'absence répétée de la RATP aux ateliers, alors qu'elle est une partie prenante du projet. D'autre part, il déclare que la première rencontre de l'atelier 1 « *était un vaste foutoir* » et déplore la mauvaise tenue de la réunion : les participants n'ont obtenu que peu de réponses à leurs nombreuses questions. En outre, si l'atelier sur la pertinence socio-économique portait effectivement sur l'enfouissement, le sujet a été très peu traité. Enfin **Thierry PERZO** souligne que le projet du Grand-Paris est un sujet d'importance qui doit être intégré dans les discussions relatives au projet Massy-Valenton.

La nécessité de la présence de la RATP a été actée lors du premier atelier et, pour **Sophie LEVINE (participante)**, son absence devrait suspendre la concertation.

Pierre LEVINE déplore un quiproquo : il ne s'agit pas seulement d'informer la RATP de la tenue des réunions, il faut lui adresser une demande de présence effective actée par la garante.

Michelle BASTERREIX-VERGES (participante habitant rue des Garennes à Antony) insiste sur la nécessaire présence de la RATP, puisque des travaux seront effectués sur ses voies, et sur la définition de l'articulation des travaux entre RFF et la RATP.

¹ Comité Environnemental des Lignes Ferroviaires et de l'Interconnexion TGV

Fabien FEUILLADE (conseil municipal d'Antony et président de l'association *Citoyens à Antony*) ajoute que la RATP doit répondre sur les effets induits sur le trafic du RER B pendant les travaux car ces effets sont importants non seulement pour les riverains mais également pour tous les utilisateurs du RER B.

Jean-Pierre TIFFON demande à RFF de donner un éclairage sur les différents intervenants et leur périmètres d'intervention dans le domaine des transports en Ile-de-France et dans le cas de Massy-Valenton d'expliquer qui porte le projet.

Vincent DESVIGNES explique que le STIF est l'autorité organisatrice des transports. Il décide de l'offre de service (desserte, fréquence, arrêt,...) et passe des contrats avec les opérateurs (SNCF, RATP, les opérateurs de bus etc.). En termes d'infrastructure, les maîtres d'ouvrage sont RFF pour le réseau ferré national, la RATP pour son périmètre et prochainement la Société du Grand Paris avec son projet de métro automatique. Le STIF intervient sur les projets d'infrastructure pour définir avec RFF les objectifs de desserte et les besoins de service. L'opération est ensuite portée par le maître d'ouvrage, RFF ou la RATP selon les cas. Les opérations sont financées dans un partenariat qui associe l'État, la région et parfois les collectivités locales (Conseil général, communes etc.). Dans le cadre du projet Massy-Valenton, RFF aura un travail étroit avec la RATP afin de définir le projet détaillé et de mettre en place le phasage des travaux.

Pour ce qui est de la présence de la RATP aux réunions, **Matthieu BONY** indique que RFF lui a envoyé une demande. Il souligne que le STIF a répondu aux questions relatives à la RATP lors de la réunion de l'atelier n°1 du 17 novembre 2011.

Sur les documents d'information

Jean COLIN indique que les nivellements NGF ne figurent pas sur les plans distribués. Par ailleurs, le PN9 et le saut de mouton sont deux sujets liés qu'il semble difficile de dissocier.

Sur le site internet du projet

Wissam NEHME (conseiller municipal en charge des nuisances environnementales à Antony) s'enquiert de la fréquence de mise à jour du site Internet et du délai de réponse pour les questions déposées en ligne. **Matthieu BONY** rappelle que le site internet est mis à jour quotidiennement. En revanche les questions posées dessus sont traitées dans le cadre des ateliers et une réponse est apportée au compte rendu.

Sur les ateliers

Jean-Louis CALENDREAU (participant) s'étonne de constater que l'insertion de la deuxième voie a été dissociée des questions acoustiques. **Matthieu BONY** répond que les questions acoustiques relatives aux modifications de voie entre Massy-Verrières et les Baconnets seront traitées au sein de l'atelier 2. L'atelier 3 porte sur les questions acoustiques relatives à l'impact de l'augmentation du trafic sur toute la ligne.

Jean MOUREH (association *CDR MaVal²*) déplore que l'enfouissement des voies n'ait pas été envisagé dès le début. Il demande que RFF présente un scénario parallèle au scénario en surface : puisque « *la concertation est une compétition entre différents projets* », il faut que les scénarios alternatifs soient présentés avant la fin de la concertation. **Matthieu BONY** rappelle que les projets alternatifs et les dires d'experts sont étudiés dans l'atelier 1 et seront disponibles pour la deuxième réunion de l'atelier n°1 et seront mis en ligne sur le site Internet.

Sophie LÉVINE souligne l'importance d'assurer une troisième réunion dans chaque atelier afin de permettre aux participants d'étudier les nouveaux scénarios. **Matthieu BONY** répond que le rendu sur une variante enfouissement aura lieu vers la fin décembre et que chacun aura le temps d'en prendre connaissance avant les deuxième réunions des ateliers 1 et 2 (première et deuxième semaine de janvier). En outre, même si la fin de la concertation est prévue pour le 31 janvier, la garante peut demander un report jusqu'au 18 février et prévoir une troisième réunion pour les ateliers pour lesquels cette réunion supplémentaire sera nécessaire.

² Comité de Défense des Riverains de la Ligne de TGV Massy-Valenton

Jean-Pierre TIFFON assure que les réflexions sur le déroulement de la concertation seront intégrées dans le compte rendu et transmises à la garante.

La présentation du projet et de la carte

Fabien GUÉRIN (chef de projet RFF) rappelle que la situation actuelle avec les lignes des RER B et C et du TGV présente trois conflits de circulation :

- Le TGV circule dans les deux sens sur une voie unique
- Le TGV et le RER C entrent en conflit au niveau du raccordement
- Le TGV et le RER C circulent sur la même voie entre les Baconnets et Pont de Rungis.

Le cisaillement du TGV et du RER C se présente de la façon suivante : un TGV en provenance de la gare de Massy-TGV et qui se dirige vers Valenton peut potentiellement entrer en conflit avec un RER C en provenance de pont de Rungis et qui se dirige vers Massy-Palaiseau. La circulation des RER C et le développement du trafic TGV ne seront possibles que par la résolution de ce conflit.

Pour supprimer le cisaillement, l'idée principale est de réutiliser l'ouvrage existant entre le RER B et le RER C et de dévier les TGV sous ce saut de mouton pour les raccorder ensuite sur les voies empruntées par le RER C. Par conséquent, il faudra créer un nouvel ouvrage pour le RER B et dévier ses voies. Avec cette solution, un TGV circulant entre Massy et Valenton passe sous l'ouvrage existant et n'entre plus en conflit avec le RER C, ce qui permet un gain de régularité et une augmentation du nombre de RER C (le passage de la demi-heure au quart d'heure) et de TGV en circulation.

Les évolutions sont donc le doublement des voies dédiées aux TGV, dans un espace contraint au niveau du pont-rail de la rue André Chénier, la construction d'un nouvel ouvrage pour les voies du RER B et le raccordement des voies TGV aux voies du RER C après la gare des Baconnets.

2. COMPRÉHENSION DU PROJET ET PROPOSITIONS D'OPTIMISATION DE SES CARACTERISTIQUES

Jean-Pierre TIFFON invite les participants à lister par groupe leurs questions sur la carte.

Les participants à la réunion se concertent pendant une dizaine de minutes.

Après avoir lu et reformulé les questions³, **Jean-Pierre TIFFON** les regroupe sur la carte en fonction des lieux qu'elles concernent. Il propose de répondre en premier lieu aux questions les plus précises.

Distance de déplacement des voies du RER B

De combien de mètres rapproche-t-on les voies du RER B de la rue des Chênes ?

Fabien GUÉRIN répond que les voies du RER B sont décalées vers la rue des Chênes entre 25 et 30 mètres au niveau du saut de mouton. La déviation du RER B commence vers le 15/17 rue des Chênes et va en s'accroissant au niveau du saut de mouton pour rejoindre les voies actuelles du RER B au niveau du 23 rue des Chênes.

Au niveau du 21 rue des Chênes, les voies se rapprochent de 6 mètres, ce qui laisse une distance de 14 mètres entre la voie et la façade coté voie de la maison. (cf. site internet comparaison entre [le plan des voies aujourd'hui](#) et le [plan des voies demain](#)).

L'encaissement et le Chemin latéral

Jusqu'où se prolonge l'encaissement ?

L'encaissement peut-il aller jusqu'au saut de mouton ?

Fabien GUÉRIN indique que le prolongement de la tranchée couverte le long du Chemin latéral est prévu sur une quarantaine de mètres. Il est possible d'envisager un encaissement ou une tranchée couverte sur une longueur plus importante en étudiant les impacts sur la pente et sur l'ouvrage actuel.

³ Liste des questions en annexe.

Jean COLIN (participant) précise qu'il ne s'agit pas de l'actuelle plateforme de la RATP, mais de l'ancienne plateforme de la ligne Massy-Valenton avant le déplacement du saut de mouton à Massy-Verrières. **Thierry PERZO** souligne que le dossier n° 3 des études techniques⁴ propose l'encaissement des voies - grâce au traitement du PN9 - entre la rue du Clos de Massy et la rue des Tilleuls, ce qui conduit mécaniquement à un abaissement des voies RER B et C de 3 à 6 mètres. **Thierry PERZO** se prononce pour un encaissement du PN9 allant bien au-delà de la rue Mirabeau afin de limiter au maximum les nuisances.

Michelle BASTERREIX-VERGES revient sur l'insuffisance des fondations du saut de mouton et rappelle que celui-ci a été refait en 2002. Un intervenant répond que seul le tablier a été changé à l'époque.

Modification des voies sur la plateforme

Pourquoi ne pas rapprocher le tracé du RER B de la nouvelle ligne TGV entre la rue André Chénier et le Chemin Latéral ?

Quels sont les impacts sur les voies de maintenance ?

Fabien GUÉRIN indique que rapprocher le tracé du RER B et de la ligne TGV est envisageable. Mais si elle aura des conséquences acoustiques positives sur la rue des Chênes, elle aura des conséquences négatives sur le Chemin Latéral.

Jean-Pierre TIFFON demande s'il est possible de réaliser une étude sur le rapprochement entre le RER B et la ligne TGV et sur les conséquences phoniques de cette variante.

Fabien GUÉRIN répond par l'affirmative et ajoute qu'un lien sera établi entre l'encaissement demandé au niveau du Chemin latéral et le dossier n° 3 du PN9.

Thierry PERZO ajoute qu'il faut aussi faire un lien avec la prolongation vers le pont Mirabeau et le pont-rail qui n'est pas accepté par les riverains. Ces derniers préféreraient un pont-route : pour cela, il faut réaliser un encaissement au-delà du pont Mirabeau en direction de Choisy-le-Roi. Les conditions d'insertion de la deuxième voie sont directement liées au PN9. **Fabien GUÉRIN** répond que dans le dossier n°3 qui traite de la suppression du PN par encaissement des voies il est bien envisagé la création d'un pont-route en faisant passer les voies sous la route. Ce n'est néanmoins pas le projet défendu par RFF, qui prévoit un pont-rail en faisant passer la route sous les rails. Il ajoute que cette question sera traitée dans l'atelier 4.

Un participant (habitant le chemin latéral) ajoute que tel qu'est fait le projet, le chemin latéral sera à hauteur des voies RATP. S'il s'agit d'un pont rail à la place du passage à niveau de Fontaine-Michalon, les rails passent au dessus et on enterre la route. Or, on ne peut pas encaisser des voies au Chemin Latéral si on fait un pont rail à Fontaine Michalon

La protection phonique

Pourquoi n'y a-t-il pas de protections phoniques vers le nord ?

Dans quelles zones sont prévues les protections phoniques ?

Fabien GUÉRIN rappelle que la question de la protection phonique sera traitée dans l'atelier 3, mais qu'elle peut être abordée pour le tronçon concerné par l'atelier 2. Un dossier d'étude acoustique détaille les protections phoniques prévues par la réglementation. Entre Massy-Verrières et les Baconnets, des protections sont réglementairement préconisées en façades pour quelques habitations du Chemin Latéral et au niveau du 21-23 de la rue des Chênes, mais il est possible d'identifier des secteurs spécifiques qui pourraient bénéficier de protections acoustiques supplémentaires.

⁴ Suppression du PN9 par encaissement des voies

Jean-Philippe RÉGAIRAZ indique que la protection phonique réglementaire s'applique avec l'augmentation significative du niveau sonore de plus de 2 dB(A) et le dépassement d'un seuil de 65 dB(A) par jour.. La rue de Massy entre dans cette configuration, d'où la proposition de murs de protection. Toutefois les protections acoustiques (murs ou isolation de façade par double vitrage) ne sont que des propositions non actées. La rue des Chênes ne compte que quelques bâtiments isolés qui dépasseraient les seuils avec une augmentation significative, d'où une protection proposée par traitement de façade. L'augmentation du niveau de bruit sur le Chemin latéral, est de l'ordre de 2 à 3 décibels, mais les niveaux sonores diurne sont en dessous du seuil réglementaire.

La principale source de bruit d'un train en mouvement à partir de 40 km/h est le contact entre la roue et le rail, auquel s'ajoutent des bruits annexes (moteurs, refroidissement et autres, prépondérants à faible vitesse). Les simulations des niveaux de bruit sont réalisées d'après les vitesses pratiquées par les différents types de trains (TGV, RER C, etc...). Le niveau de bruit, exprimé en LAeq pour les mesures et les calculs correspond au cumul de l'énergie sonore de tous les trains passés ramené sur la période (6h/22h pour les horaires de jour, le reste pour les horaires de nuit). Le LAeq est l'indicateur qui prend le mieux en considération à la fois la hauteur des pics et la fréquence des passages.

Thierry PERZO rappelle que la réglementation stipule que, pour toute modification significative d'une infrastructure ferroviaire entre un point A et un point B, s'il est observé un écart de plus de 2 dB, la zone comprise entre les points A et B doit faire l'objet de mesures de protection. Par ailleurs, la vitesse de circulation est estimée entre 70 et 110 km/h sur ce tronçon, alors que les études acoustiques de RFF proposent des vitesses modélisées à 50 km/h pour les RER B et C et à 90 km/h pour TGV. Il semble donc que le modèle sonore est moyenné à la baisse pour rendre des relevés de mesure qui sont en deçà de l'emprise réglementaire.

En réponse à la deuxième question, **Jean-Philippe RÉGAIRAZ** indique que les bâtiments dits sensibles (habitations, hôpitaux, écoles, crèches, etc.) font l'objet d'une étude d'augmentation significative du niveau sonore⁵. Tous les bâtiments ont déjà fait l'objet de ce calcul.

Jean Philippe REGAIRAZ précise que la réglementation n'indique pas que tous les bâtiments sont à protéger s'il y a ponctuellement une augmentation significative du niveau sonore. Les modèles acoustiques tiennent compte du nombre et de la vitesse des trains. Les mesures de bruit réel le long du tracé permettent le calage du modèle pour que les niveaux de bruit calculés en situation actuelle correspondent aux niveaux de bruit réellement mesurés. Le modèle est considéré comme calé quand l'écart est inférieur à 2 dB. La vitesse du RER C modélisé à 50 km/h sur le tracé et elle correspond à la vitesse qu'il faut entrer dans le modèle pour produire les niveaux de bruit correspondants à la vitesse réelle, éventuellement plus élevée. Par ailleurs, la vitesse des RER C est inchangée dans la situation de projet par rapport à la situation actuelle.

Jean-Pierre TIFFON propose que les personnes intéressées consultent l'étude disponible sur Internet.

Effet de souffle

Comment seront traitées les nuisances, et notamment l'effet de souffle, à l'entrée et la sortie de la tranchée couverte ?

Jean-Philippe RÉGAIRAZ indique que la principale incidence sur l'effet de souffle est la vitesse du train. Cet effet peut être atténué par le traitement des parois du tunnel en revêtement absorbant. Par ailleurs, pour une vitesse de 100 km/h, l'effet de souffle équivaut à 2 ou 3 dB supplémentaires.

Alfred FALUDI fait valoir que le TGV Atlantique qui entre dans la coulée verte produit un bruit bien supérieur à 3 dB. **Fabien GUÉRIN** répond que ce TGV circule à une vitesse comprise entre 160 km/h à 200 km/h⁶ à cet endroit.

Jean-Pierre TIFFON indique que la question de la vitesse pourra être traitée dans l'atelier 3.

⁵ L'augmentation est actée à partir de 2 dB, seuil nécessaire à la détection d'un changement.

⁶ La vitesse maximum limite de la ligne à cet endroit est de 200 km/h.

Thierry PERZO souligne que les projets de l'Interconnexion Sud et de Massy-Valenton n'ont pas pour priorité la vitesse de circulation des TGV, mais bien la robustesse des équipements. Les TGV ne sont donc pas supposés circuler à plus de 70 km/h.

Projet de gare commune pour les RER B ET C aux Baconnets

Quelles sont les conséquences du projet sur une gare commune des RER B et C aux Baconnets ?

Fabien GUÉRIN indique que la réponse à cette idée nouvelle de gare commune implique de regarder finement le tracé. La réponse pourra être apportée pour la prochaine réunion.

Lieu du raccordement

Est-il possible de rapprocher le raccordement au niveau du parking des Baconnets plutôt qu'au niveau des maisons ?

Quel est l'aiguillage prévu et quelles sont les conséquences en termes de bruit ?

Fabien GUÉRIN répond que le déplacement du raccordement nécessite une étude précise qui tient compte de la complexité des règles de tracé. Par ailleurs, le choix de l'aiguillage et ses conséquences phoniques doivent aussi être étudiés.

Gérard MERTENS (participant) souligne que la création d'une gare pour le RER C est liée à la position du raccordement. Il suggère de déporter la voie TGV vers Valenton afin de la raccorder avant le PN9. Il faut également déplacer la voie n° 2 du RER C vers Valenton au-delà du deuxième pont afin de la rapprocher de la future voie TGV, ce qui permet de créer un quai intermédiaire entre les deux voies. **Fabien GUÉRIN** fait savoir qu'il a reçu la question par écrit et propose à l'intervenant de déposer sa suggestion sur le site Internet.

À la question de **Jean COLIN** qui s'enquiert de la possibilité technique d'installer une aiguille à cœur mobile, **Fabien GUÉRIN** répond que ce point doit être traité avec les experts, ce type d'aiguille est néanmoins d'abord prévu sur les aiguillages à grande vitesse ce qui n'est pas ici le cas.

Jean COLIN rappelle que le saut de mouton était situé à Massy-Palaiseau avant d'être implanté à Massy-Verrières. La place est suffisante pour l'installer à Fontaine-Michalon. Puisqu'il est envisagé de décaisser le RER C sous le PN, ses voies passeraient environ 7 mètres sous les voies du RER B. **Jean-Pierre TIFFON** lui propose d'intégrer sa solution dans un dire d'expert à présenter au cours de l'atelier 1.

Carlos GONCALVÈS demande que soit réalisée une étude pour éviter le passage de la deuxième voie au niveau du Chemin latéral : il s'agirait de construire un pont plus près et d'y faire circuler la deuxième voie du TGV à la place du RER C. **Fabien GUÉRIN** lui propose de rendre un croquis qui sera étudié par RFF.

En réponse à **Wissam NEHME**, **Fabien GUÉRIN** indique que la zone à aménager au début du chemin latéral (plateforme de 40 mètres) pourra être soumise à un traitement paysager.

Intervention sur les voies du RER B

Comment intervenir sur les voies RER B en cas d'incident ?

Fabien GUÉRIN souligne que ce sujet est lié au resserrement des voies au niveau du pont-rail de la rue André Chénier qui créera un nœud d'exploitation contraignant. Il assure que des discussions seront menées avec la RATP pour définir les modalités d'évacuation d'un RER B. En outre, RFF, la SNCF et la RATP ont la volonté de faire progresser ce projet et rédigeront une convention d'exploitation sur la plateforme commune.

Travaux sur le pont de Chénier

*Est-il prévu d'élargir le pont Chénier ?
Ce pont est-il assez solide ?*

Fabien GUÉRIN répond respectivement par la négative puis par l'affirmative.

3. Scénarios alternatifs

Jean MOUREH demande si l'enfouissement des voies du RER B a été étudié afin d'éviter le déplacement des voies et la construction du second saut de mouton. **Jean-Pierre TIFFON** indique que cette question a été abordée dans l'atelier 1.

Sophie LÉVINE déplore que le débat ait porté sur des questions techniques au lieu de traiter de la question essentielle, à savoir la pertinence d'un projet dont les coûts techniques et humains sont considérables, à seule fin de se raccorder malgré tout le TGV aux voies du RER C après la gare des Baconnets. Sous prétexte de gagner quelques minutes de trajet pendant quelques années pour les passagers du TGV, les usagers des RER B et C seront durablement sinistrés et personne ne prend en compte leur avis. Là encore, **Jean-Pierre TIFFON** et **Matthieu BONY** font savoir que ce point a été abordé lors de l'atelier 1.

Vincent DESVIGNES rappelle que la branche du RER C concernée est la seule en proche couronne qui ne propose qu'un RER par demi-heure en heure de pointe. Il est indispensable d'évoluer vers une meilleure desserte, avec un train tous les quarts d'heure en heure de pointe. **Fabien GUÉRIN** souligne que le projet Massy-Valenton permettra l'amélioration de la ligne C dès 2017, alors que l'interconnexion Sud n'aboutira que vers 2025.

Au vu des difficultés techniques de réalisation du raccordement en zone habitée, **Jacques YONNET** souhaite que soit étudiée la possibilité de créer, dès la sortie de la gare de Massy-TGV, un pont qui enjamberait les voies B et C et qui se raccorderait à l'entrée de la gare de Massy-Verrières. Ainsi les travaux ne seraient menés qu'en surface dans une zone non habitée appartenant aux domaines de la SNCF et de la RATP, ce qui ne générerait aucune nuisance sonore.
Il sera répondu à cette question en même temps que celles annexées au compte rendu.

CONCLUSION

Jean-Pierre TIFFON rappelle que le compte rendu sera envoyé à la garante pour lecture préalable et aux participants de la présente réunion pour validation.

La prochaine réunion de l'atelier sur l'insertion de la deuxième voie TGV à Antony aura lieu le mardi 10 janvier 2012, à 20h. Le lieu sera précisé ultérieurement.

Jean-Pierre TIFFON assure que la liste des questions non abordées sera jointe au compte rendu et répondues pour la seconde réunion de l'atelier.

RFF a pris plusieurs engagements pour la prochaine réunion de l'atelier 2 :

- Avoir des réponses de la RATP sur les interactions entre le RER B et le projet Massy-Valenton ;
- Sur la base des études acoustiques, étudier comment réduire les impacts sonores sur les différentes sections du tronçon Massy Verrières- Baconnets ;
- Présenter des propositions de protections phoniques possibles sur le secteur ;
- Étudier les déplacements possibles du saut de mouton ;
- Étudier le prolongement de la tranchée couverte et de la protection à casquette par un encaissement plus profond ;
- Étudier le rapprochement de l'intersection des lignes TGV et RER C, du déplacement de l'aiguillage et de la mise en place d'une aiguille à cœur mobile ;
- Aborder la question de la double gare RER B et RER C des Baconnets.

Rue des Chênes, pont André Chénier et rapprochement des voies

- Les voies du RER C sont déportées vers la rue des Chênes. C'est contraire à la consultation précédente. Quelle est la distance du déplacement des voies du RER B vers la rue et son impact ?
- Au 21 des Chênes, où seront positionnés les murs antibruit, compte tenu de la circulation supplémentaire des RER B et C, et de quelle catégorie ?
- Les talus boisés rue des Chênes ne relèvent-ils pas des zones boisées publiques/privées (0,5 hectare) conformément aux dispositions réglementaires dans le département des Hauts-de-Seine ?
- De combien rapproche-t-on les voies du RER B du côté du 21 rue des Chênes ?
- Les voies RER B seront rapprochées de la rue des Chênes : le pont Chénier sera-t-il élargi ou non ?
- Rue des Chênes, combien de temps dureront les travaux ? Quelles mesures prenez-vous pour en atténuer les nuisances ?
- Pont-rail André Chénier, quelle garantie que cela passe ?
- Pourrions-nous avoir des vues de ce tracé d'après les rues concernées ?
- Les rues du nord de la gare des Baconnets ne sont pas représentées sur ce plan.
- Pourquoi ne pas rapprocher le tracé du nouveau RER B de la nouvelle ligne TGV pour éloigner le RER B des habitants ?

Chemin latéral, saut de mouton et tranchée couverte

- Encaissement maximum le long du Chemin latéral au-delà du saut de mouton : l'encaissement peut-il commencer avant le pont et, en tout cas, avant d'arriver en proximité du chemin latéral ?
- Quid d'une protection du Chemin latéral par un mur végétalisé et une casquette ? Quelles sont les conséquences acoustiques avec un mur végétalisé ?
- Que devient le saut de mouton actuel ?
- Le pont routier des Baconnets doit-il être élargi ?
- Examen de variante de tracé évitant une tranchée sous les Baconnets ?
- La tranchée couverte va générer de l'espace : que comptez-vous faire de cet espace ?
- Quelle sera la profondeur de l'éventuelle tranchée couverte ?

Raccordement entre voies TGV et voies RER C

- Pourquoi ne fait-on pas le raccordement entre le RER C et une des voies TGV au niveau de Massy-Palaiseau ?
- Pourquoi ne pas installer le débranchement du RER C et des voies TGV au niveau du parking des Baconnets et pas devant les habitations ?
- Est-il possible d'envisager un autre projet moins contraignant avec raccordement ligne TGV/RER C, à l'entrée de la gare de Massy-Verrières ? Supprimer le bruit du rail à la sortie TGV de Massy-Verrières ?
- Quel est l'intérêt du projet en bouleversant totalement le quartier et la vie de millions de voyageurs pour que le TGV se raccorde sur le RER C après les Baconnets ? Quel est l'intérêt de le faire alors qu'il y a toujours la mixité des voies ?

Gare mixte RER B et C aux Baconnets

- Cette situation obère-t-elle la réalisation d'une gare RER B et C aux Baconnets ?
- Profiter des travaux pour construire une gare RER C aux Baconnets et réserver de la place pour une correspondance entre B et C, sans repasser par la voie publique avec un couloir de correspondance qui passerait au-dessus ou au-dessous des voies TGV ?

- Profiter des travaux de la tranchée pour reconstruire et élargir les ponts route à Baconnets : le pont aval/Ouest/RER B à voie unique alternée (feux rouges) et le pont amont/Est/RER C à double voies mais étroites ?

Nuisances et protections phoniques

- Quel type d'aiguillage est prévu pour le raccordement à Baconnet nord ? Sera-t-il silencieux ?
- Comment sera évité l'effet de souffle du TGV à l'entrée et la sortie de la tranchée couverte au niveau de la gare des Baconnets pour éviter le bruit constaté sur la coulée verte du TGV Atlantique ?
- Est-ce qu'un organisme (RFF, municipalité, ministère de la Santé) garantit que les nuisances environnementales après les travaux seront inférieures à ce qu'elles sont actuellement ? (Nuisances sonores, visuelles, vibrations, pesticides sur les voies, électromagnétisme, etc.)
- Comment comptez-vous traiter les nuisances dans l'entrée et la sortie du tunnel de la tranchée couverte ?
- Ne peut-on pas enfouir toutes les voies de la plateforme entre la gare des Baconnets et Massy-Verrières afin de permettre aux habitants de la rue du pont de manger dehors ?
- Pour l'hypothèse où le projet de la deuxième voie TGV serait retenu tel que présenté, nous demandons que soit traité simultanément l'enfouissement du PN9 avec un enfouissement au-delà de la rue Mirabeau direction Choisy (étude technique n° 3). Traitement phonique du pont André Chénier ?
- Pour les logements individuels et collectifs des riverains, est-il prévu des indemnités ou des travaux de protection sonores et vibratoires ?
- Les rails doivent être soudés.
- Lors de la mise en service des lignes TGV sur les lignes du RER C, SNCF s'était engagé à ne pas faire d'extension. La SNCF a complètement enterré les voies, coulée verte avant d'arriver à Montparnasse : pourquoi ne pas avoir un projet équivalent aujourd'hui ?
- Quelle est la position des sources de bruit dans les trains (roues, rails, toitures, etc.) ?

Interconnexion Sud

- Est-il nécessaire de réaliser ce projet alors qu'il y a le projet d'Interconnexion Sud francilien ?
- Les travaux entre la gare Massy-Verrières et Baconnets sont-ils compatibles avec le projet Interconnexion Sud ?
- Que devient la voie TGV après l'Interconnexion avec le RER C jusqu'au PN ?
- Quid de la coexistence des deux projets Massy-Valenton et Interconnexion Sud ?

RATP

- Comment peut-on même prévoir la concertation sans la RATP dont on déplace les voies ? Gestion de trafic pendant les travaux ?
- Que vont devenir les passagers des RER B et C qui vont travailler à Paris ? Transports par bus pendant la durée des travaux ?
- Comment intervenir sur les voies du RER B en cas d'incident ?
- Suppression et remplacement des appareils de voie V1 et V2 sur la ligne C ?

Questions techniques

- Comment comptez-vous intégrer ce projet avec le PLU voté par le conseil municipal, vote négatif sur le projet Massy-Valenton ?
- Durée des travaux ?
- Quid du projet de passerelle au niveau de la gare des Baconnets ?
- Ligne TGV en voie banalisée ?
- Problème de résolution section séparation 1,5 kV et 25 kV en cas d'enfouissement ?

ANNEXE 1 : commentaires de Monsieur NETO DA CUNHA (participant) suite à la lecture du présent compte-rendu

- **L'encaissement et le Chemin latéral (§ page 4)**

Jusqu'où se prolonge l'encaissement ?

L'encaissement peut-il aller jusqu'au saut de mouton ?

Fabien GUÉRIN indique que le prolongement de la tranchée couverte le long du Chemin latéral est prévu sur une quarantaine de mètres. Il est possible d'envisager un encaissement ou une tranchée couverte sur une longueur plus importante en étudiant les impacts sur la pente et sur l'ouvrage actuel.

Rui NETO DA CUNHA « Il est totalement impensable de rajouter une voie supplémentaire sur le chemin latéral sans l'encaisser sur toute la longueur. De plus, il est inadmissible que RFF prévoit de doubler le bruit (3db de plus = double le bruit). Nous demandons, au contraire, si les travaux se réalisent qu'il y ait moins de bruit que maintenant) »

- **Modification des voies sur la plateforme (§ page 5)**

Pourquoi ne pas rapprocher le tracé du RER B de la nouvelle ligne TGV entre la rue André Chénier et le Chemin Latéral ?

Quels sont les impacts sur les voies de maintenance ?

Rui NETO DA CUNHA « Il me semble que le chemin latéral sera déjà très impacté par les travaux et il faut éloigner le plus possible les voies des maisons car la nouvelle voie sera très près des maisons »

Fabien GUÉRIN indique que rapprocher le tracé du RER B et de la ligne TGV est envisageable. Mais si elle aura des conséquences acoustiques positives sur la rue des Chênes, elle aura des conséquences négatives sur le Chemin Latéral.

ANNEXE 2 : commentaires de Monsieur CALENDREAU (participant) suite à la lecture du présent compte-rendu

- **Sur la participation de la RATP à la concertation (§ pages 2 et 3)**

Pour ce qui est de la présence de la RATP aux réunions, **Matthieu BONY** indique que RFF lui a envoyé une demande. Il souligne que le STIF a répondu aux questions relatives à la RATP lors de la réunion de l'atelier n°1 du 17 novembre 2011.

Jean-Louis CALENDREAU « Si l'on considère les différentes remarques ci-dessus concernant l'absence obstinée de la RATP et la réponse de M. Bony il semble que la RATP se désengage complètement de la concertation et laisse le STIF répondre à sa place. »

- **Sur les ateliers (§ page 3)**

Jean-Louis CALENDREAU (participant) s'étonne de constater que l'insertion de la deuxième voie a été dissociée des questions acoustiques. **Matthieu BONY** répond que les questions acoustiques relatives aux modifications de voie entre Massy-Verrières et les Baconnets seront traitées au sein de l'atelier 2. L'atelier 3 porte sur les questions acoustiques relatives à l'impact de l'augmentation du trafic sur toute la ligne.

Jean-Louis CALENDREAU « Il est dommage que ce ne soit pas exactement la réponse qui a été donnée en réunion ; les choses auraient été plus claires et pour ma part, j'aurais plus insisté sur les conséquences acoustiques relatives à l'insertion de la voie TGV entre Massy-Verrières et Les Baconnets. »

Jean MOUREH (association CDR MaVal⁷) déplore que l'enfouissement des voies n'ait pas été envisagé dès le début. Il demande que RFF présente un scénario parallèle au scénario en surface : puisque « *la concertation est une compétition entre différents projets* », il faut que les scénarios alternatifs soient présentés avant la fin de la concertation. **Matthieu BONY** rappelle que les projets alternatifs et les dires d'experts sont étudiés dans l'atelier 1 et seront disponibles pour la deuxième réunion de l'atelier n°1 et seront mis en ligne sur le site Internet.

Sophie LÉVINE souligne l'importance d'assurer une troisième réunion dans chaque atelier afin de permettre aux participants d'étudier les nouveaux scénarios. **Matthieu BONY** répond que le rendu sur une variante enfouissement aura lieu vers la fin décembre et que chacun aura le temps d'en prendre connaissance avant les deuxièmes réunions des ateliers 1 et 2 (première et deuxième semaine de janvier). En outre, même si la fin de la concertation est prévue pour le 31 janvier, la garante peut demander un report jusqu'au 18 février et prévoir une troisième réunion pour les ateliers pour lesquels cette réunion supplémentaire sera nécessaire.

Jean-Louis CALENDREAU

« Sur quels critères la garante doit-elle se fonder pour demander le report de la concertation ?

Sur demande de RFF ?

Sur demande des pouvoirs publics (Mairie, Région, Stif, etc..) ?

Sur demande des associations et des riverains participants ? »

- **La protection phonique (§ page 5 et 6)**

Pourquoi n'y a-t-il pas de protections phoniques vers le nord ?

Dans quelles zones sont prévues les protections phoniques ?

Fabien GUÉRIN rappelle que la question de la protection phonique sera traitée dans l'atelier 3, mais qu'elle peut être abordée pour le tronçon concerné par l'atelier 2. Un dossier d'étude acoustique détaille les protections phoniques prévues par la réglementation. Entre Massy-Verrières et les Baconnets, des protections sont réglementairement préconisées en façades pour quelques habitations du Chemin Latéral et au niveau du 21-23 de la rue des Chênes, mais il est possible d'identifier des secteurs spécifiques qui pourraient bénéficier de protections acoustiques supplémentaires.

Jean-Louis CALENDREAU

« Scandaleux !

Quels documents font état de cette préconisation ultra restrictive ?

Quelles sont les quelques habitations du Chemin Latéral concernées ?

Qu'est devenue la belle présentation qui avait été faite en Mairie il y a quelques temps ?

D'autre part, la réponse de Mathieu Bony à ma question (page 3) ne semble pas tout à fait en phase avec la réponse de Fabien Guérin ci-dessus.

Apparemment, le Chef de Projet et le Chargé de Mission ne lisent pas la même partition. »

Jean-Philippe RÉGAIRAZ indique que la protection phonique réglementaire s'applique avec l'augmentation significative du niveau sonore de plus de 2 dB(A) et le dépassement d'un seuil de 65 dB(A) par jour.. La rue de Massy entre dans cette configuration, d'où la proposition de murs de protection. Toutefois les protections acoustiques (murs ou isolation de façade par double vitrage) ne sont que des propositions non actées. La rue des Chênes ne compte que quelques bâtiments isolés qui dépasseraient les seuils avec une augmentation significative, d'où une protection proposée par traitement de façade. L'augmentation du niveau de bruit sur le Chemin latéral, est de l'ordre de 2 à 3 décibels, mais les niveaux sonores diurnes sont en dessous du seuil réglementaire.

Jean-Louis CALENDREAU « Les mesures effectuées par Acoustb ne disent pas vraiment ça et de plus sont très discutables. »

⁷ Comité de Défense des Riverains de la Ligne de TGV Massy-Valenton

- **Projet de gare commune pour les RER B ET C aux Baconnets (§ page 7)**

Quelles sont les conséquences du projet sur une gare commune des RER B et C aux Baconnets ?

Fabien GUÉRIN indique que la réponse à cette idée nouvelle de gare commune implique de regarder finement le tracé. La réponse pourra être apportée pour la prochaine réunion.

Jean-Louis CALENDREAU « Est-ce sérieux ? Il existe déjà une gare commune RER B/C à Massy-Verrières, soit à 2 Km ».

- **LISTE DES QUESTIONS POSEES EN ATELIER (23 / 11 / 2011)**

Chemin latéral, saut de mouton et tranchée couverte

Quid d'une protection du Chemin latéral par un mur végétalisé et une casquette ? Quelles sont les conséquences acoustiques avec un mur végétalisé ?

Jean-Louis CALENDREAU

« Le mot quid ne convient pas. Une protection du Chemin Latéral est exigée. »

Nuisances et protections phoniques

Jean-Louis CALENDREAU

- *L'avis d'un seul organisme est évidemment inacceptable. Il faut des avis d'experts indépendants.*
- *La protection phonique totale et collective est bien sûr préférable à des protections individuelles.*