

RFF

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

**COMPTE-RENDU
DE LA DEUXIÈME RÉUNION DE L'ATELIER N°4**

**THÈME :
LA SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU DE FONTAINE-MICHALON**

*Jeudi 26 janvier 2012, de 19 h 30 à 22 h 45.
Espace André Malraux à Antony*

Ce document est une synthèse des échanges de la réunion qui a réuni environ 54 participants.

Etaient présents :
Laurence De Carlo, garante de la concertation.

Pour RFF :

- *Francois-Régis Orizet, directeur régional Ile-de-France*
- *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*

Pour ACOUSTB :

- *Jean-Philippe Regairaz,*

Pour INEXIA :

- *Damien Lebayon*

Animation de la réunion : Jean-Pierre Tiffon

INTRODUCTION

Accueil et format de l'atelier

Vincent DESVIGNES (RFF) souhaite la bienvenue aux participants et présente les membres de la tribune. Il indique que la réunion sera filmée. Cette réunion apportera des réponses aux questions soulevées lors de la première rencontre de cet atelier. La réunion bilan de l'atelier permettra de lister les points d'accord et de désaccord.

Laurence DE CARLO (garante de la concertation) indique qu'elle a été désignée par la Commission Nationale du Débat Public le 7 septembre 2011 et qu'elle est une personne neutre et indépendante. Son rôle est de s'assurer de l'information des participants et de faciliter le déroulement des échanges. Le cas échéant, elle peut être un recours pour les participants. Elle rédigera un rapport sur le processus de la concertation.

Jean-Pierre TIFFON (animateur de la réunion) rappelle les règles de participation. Il revient sur les conclusions de la réunion précédente de l'atelier 4 : RFF s'était engagé à présenter des documents plus précis sur la suppression du passage à niveau et c'est l'objet de la réunion. **Jean-Pierre TIFFON** indique que la réunion de synthèse de l'atelier 4 aura lieu le 9 février. La réunion de clôture de la concertation se tiendra le 14 février dans une salle du gymnase Éric Tabarly. Il annonce que l'ordre du jour de la réunion prévoit de traiter d'abord les solutions en pont-route et pont-rail. Il rappelle également les définitions des termes pont-rail, quand la route passe en dessous des rails, et pont-route, quand la route passe au dessus des rails.

Monique GEESSEN (participante) et une majorité d'intervenants s'étonnent que l'ordre du jour n'aborde pas le projet d'enfouissement. Même si RFF affirme que la question a été traitée au cours de l'atelier 1, les participants sont nombreux à déplorer que le sujet n'ait pas été suffisamment abordé. Pour certains, la solution de l'enfouissement est la seule valable. Pour Monique Geesen, il s'agit de ne pas perdre du temps sur les autres solutions car c'est inutile. Par ailleurs, de nombreux participants déplorent de ne pas avoir eu connaissance de certains documents, ou pas assez vite. **Mathieu BONY (RFF)** répond que RFF est responsable de l'information sur la concertation : des tracts ont été distribués dans les boîtes aux lettres des riverains de la voie ferrée même si des défauts dans la distribution ont été relevés.

Jean-Pierre TIFFON souligne que, même si les éléments sur l'enfouissement ne sont pas jugés satisfaisants, la question a bien été abordée au cours des ateliers 1 et 4, notamment avec la présentation des conclusions d'un bureau d'étude Egis. Devant les prises de parole désordonnées, **Laurence DE CARLO** invite les participants à faire preuve de discipline dans leurs interventions. Elle rappelle que la question de l'enfouissement a été traitée dans l'atelier 1. Il est prévu que ce point soit rappelé lors de cette réunion, dans le cadre d'un ordre du jour qu'il s'agit de respecter. En effet, plusieurs participants ont demandé, lors de précédents ateliers, à ce que les ordres du jour soient respectés afin de recevoir des réponses à leurs questions et préoccupations. Compte-tenu des demandes des participants présents, elle demande à RFF de modifier l'ordre du jour afin d'aborder la question de l'enfouissement en premier. Les autres points à l'ordre du jour devront être traités ensuite.

Jean-Pierre TIFFON présente alors le déroulement de l'atelier comme suit :

1. Rappel des conclusions des précédentes réunions sur l'enfouissement
2. Présentation des solutions par pont-route
3. Présentation des solutions par pont-rail

Fabien FEUILLADE (conseiller municipal à Antony, EELV, président de *Citoyens à Antony*) rappelle que la majorité élue du Conseil municipal d'Antony a voté en faveur de cette concertation, mais s'est toujours inquiétée des délais d'information. La Mairie a tenté de compenser avec des tracts, mais un réel manque d'information se fait jour au cours de la concertation. Par ailleurs, il indique qu'il est indispensable d'interroger les services de la voirie d'Antony sur les questions relatives au PN9. **Wissam NEHME (élu d'Antony, conseiller en charge de Massy-Valenton)** précise que la Mairie d'Antony n'a aucun projet défini à ce jour pour le secteur du passage à niveau de Fontaine-Michalon. C'est aux riverains de faire connaître leurs désirs pour l'avenir de ce quartier. La Mairie lancera une étude d'urbanisme une fois que deux ou trois solutions auront été définies et les besoins des riverains connus.

1. RAPPEL DES CONCLUSIONS SUR L'ENFOUISSEMENT

1.1 – Présentation des conclusions

Fabien GUÉRIN rappelle que la solution par enfouissement a fait l'objet de deux études.

- La première est celle d'INEXIA et a été réalisée en amont de la concertation. Ses conclusions sont que l'encaissement du passage à niveau (PN) nécessiterait des reprises d'ouvrage et des modifications de voies : décaissement des voies jusqu'à Massy-Verrières, reconstruction du pont-route de la rue des Garennes et du saut-de-mouton des Baconnets, abaissement des voies du TGV et des RER C. De tels chantiers demanderaient des travaux conséquents et des interruptions de circulation RER B, RER C et TGV de plusieurs mois à plusieurs années, pour un coût supplémentaire de 70 M€.
- L'étude d'Egis Rail, réalisée dans le cadre de la concertation, a étudié un scénario combinant le projet Massy-Valenton et la suppression du passage à niveau par encaissement. La conclusion de cette étude est que cette solution conduirait également des interruptions des circulations RER B, RER C et TGV de très longue durée.

Une autre alternative était de créer un tunnel jusqu'à Wissous dans un phasage du projet Interconnexion Sud. Le délai de réalisation (2024) serait à peu près le même que celui de l'Interconnexion Sud dans son intégralité et le raccordement à Wissous serait impactant pour la vitesse des TGV (30Km/h) et les habitations à proximité. Cette première phase demande de mobiliser rapidement 920 millions d'euros alors qu'elle n'offre pas de gare à Orly. Il apparaît donc que le projet Massy Valenton reste déterminant pour gérer le trafic d'ici l'interconnexion Sud

1.2 – Échanges sur ces solutions

Michel MINIER (participant) demande s'il est possible d'inverser les voies des RER B et C pour éviter l'abaissement des voies et l'arrêt du RER B. **Fabien GUÉRIN** répond qu'interrompre la circulation des, que ce soit le RER B ou le RER C, pendant près d'un an n'est pas envisageable.

Les représentants de la RATP qui sont venus s'exprimer lors de la concertation ont clairement indiqué l'impossibilité d'interrompre les circulations du RER B plus que quelques week-ends. Même en inversant les voies des RER B et C et en remontant les voies du RER B au lieu de les abaisser, il faudrait reconstruire la plateforme du RER B, ce qui causerait les désagréments déjà évoqués. **A** ce stade, la solution de l'enfouissement, quelles que soient ses variantes, est donc inenvisageable.

Thierry PERZO (président du CELFI¹) estime que cette situation est l'illustration de la grande difficulté qui existe dans la résolution des problèmes d'interconnexions en région parisienne. Il rappelle que le projet Massy-Valenton permet aux voyageurs de traverser la France sans passer par Paris, par le biais de trains intersecteurs. Cette solution sera encore améliorée par le projet d'Interconnexion Sud, prévu pour 2025. Selon le *CELF*, les encaissements sont pratiquement irréalisables puisqu'il n'est pas pensable d'interrompre la circulation du RER B pendant des mois et de les remplacer par des bus : au vu de la masse de passagers en heure de pointe, une telle solution compensatoire serait dérisoire. Toutefois, le *CELF* estime que l'enfouissement, par une mise en tunnel des TGV comme le propose le projet Interconnexion Sud, bien que plus cher, est réalisable si les moyens sont mis en œuvre. Il est donc proposé d'avancer la date de réalisation du projet Interconnexion Sud et de procéder à l'enfouissement des TGV en tunnel.

Marianne GLACÉ (participante) indique que des travaux sont en cours sur les voies du RER B au nord de Paris, à Aulnay, et que le trafic connaît des interruptions : il est donc possible de remplacer le RER B par des bus. **Fabien GUÉRIN** répond que les interruptions de trafic n'ont lieu que la nuit et seulement pour quelques mois. En outre, il ne s'agit pas d'encaisser les voies sur place, mais uniquement d'aménager les quais, notamment leur hauteur.

Roger BEAU-LAUPIE (participant) demande si les égouts sont suffisants en cas d'enfouissement complet de la voie, notamment pour évacuer les eaux en cas d'orage. **Fabien GUÉRIN** indique que les questions d'assainissement seront traitées dans le projet Interconnexion Sud.

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

Jean MOUREH (président de CDR MaVal²) déplore que les solutions relatives à l'enfouissement présentées par INEXIA et EGIS RAIL ne soient pas réalisables : si l'enfouissement est possible pour le projet du Grand Paris dans des zones urbanisées, il doit être possible sur le petit tronçon d'Antony. L'argument de l'infaisabilité technique n'est donc pas acceptable et RFF devrait lancer un appel d'offres pour un projet d'enfouissement total. Il importe en premier lieu de définir la faisabilité et de ne pas s'arrêter à des considérations financières. **Fabien GUÉRIN** répond qu'EGIS RAIL a sérieusement étudié la solution d'un enfouissement complet de la ligne RER C et TGV sur place et qu'il a défini précisément son infaisabilité. Par ailleurs, un scénario d'enfouissement existe, il s'agit du projet d'Interconnexion Sud. Mais cela ne règlera pas le problème du passage à niveau de Fontaine-Michalon qui restera préoccupant.

François-Régis ORIZET (directeur régional de RFF) rappelle qu'il a expliqué, au cours de la première réunion de l'atelier 4, pourquoi il fallait supprimer ce passage à niveau (PN). Mais il n'est pas possible de réaliser Interconnexion Sud immédiatement : c'est la raison de cette concertation qui prévoit un projet en attendant. Le projet Interconnexion Sud, d'un montant de 3 milliards d'euros, est différent de celui de Massy-Valenton et prévoit la création de plusieurs gares TGV. **Jean-Pierre TIFFON** demande si le PN reste préoccupant dans le cas où l'Interconnexion Sud est réalisée et dans une situation où les RER C passeraient au quart d'heure et où le trafic de fret ne représenterait que quelques trains par jour. **François-Régis ORIZET** répond par l'affirmative, arguant que le passage du RER C au quart d'heure sera en lui-même suffisant pour conserver et même accroître le caractère préoccupant du passage à niveau.

Au nom du *CELF*, **Thierry PERZO** constate que le projet Massy-Valenton n'est pas le bienvenu et qu'il ne s'agit pas d'arracher des accords aux riverains. Les projets d'interconnexion ont pour objet de supprimer le passage de trains par Paris : Massy-Valenton comme Interconnexion Sud remplissent ces conditions, mais seul le deuxième projet prévoit la création de deux gares TGV qui sont essentielles pour le développement économique de la région Île-de-France. Quel que soit le projet, il y aura toujours 4 trains par heure et par sens, mais Antony subira des désagréments importants dans le cadre du projet Massy-Valenton. Pour le *CELF*, il est envisageable d'accepter le passage des trains sur Antony dans l'attente d'Interconnexion Sud en 2025, à la seule condition que des protections suffisantes soient mises en place pour préserver le cadre de vie des riverains. Enfin, que le projet Massy-Valenton se fasse ou non, il est impératif de traiter le PN9 avant 2025 et l'Interconnexion Sud.

Monique GEESSEN demande s'il ne serait pas préférable d'attendre les fonds pour Interconnexion Sud afin de procéder à l'enfouissement. **François-Régis ORIZET** répète que le PN est préoccupant et qu'il doit être traité rapidement, notamment en raison du nombre de RER en circulation.

Philippe BERTHOLLE (participant) s'étonne que le passage à niveau n'ait pas été traité plus tôt puisqu'il est préoccupant depuis une trentaine d'années. Une intervenante souligne qu'il faudrait consacrer plus que deux réunions pour parler de ce sujet. **Matthieu BONY** abonde dans le sens de ces deux interventions. Il indique qu'il est judicieux de profiter du projet Massy-Valenton pour mobiliser des fonds afin de régler la question du PN9. Avant toute chose, il convient d'écarter les solutions non valides et d'approfondir la réflexion sur la suppression du PN, mais aussi sur la protection des riverains exposés au bruit. D'autres réunions seront nécessaires fin 2012 avant de choisir l'option finale pour supprimer le passage à niveau et définir comment protéger les riverains. Ces réunions se dérouleront à la lumière des études techniques complémentaires, des décisions sur le projet Massy-Valenton et de l'étude d'aménagement urbain de la Mairie. **Fabien GUÉRIN** ajoute que toutes les études relatives au PN sont disponibles sur le site Internet de la concertation.

2. SOLUTION PAR PONT-ROUTE

2.1 – La variante par route directe

Damien LEBAYON (INEXIA) présente la variante de route directe dans le cadre de la suppression du PN9 par encaissement partiel. Ce scénario évite les impacts de l'enfouissement précédemment évoqués. Si l'enfouissement se limite à la section entre le pont-route de la rue des Garennes et le pont-route de la RN20, les travaux d'encaissement du RER C sont facilités en raison de la disponibilité

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

des emprises. L'encaissement partiel évite la reprise d'ouvrages existants (pont-route). Actuellement, la voie du RER C est en pente : au passage du PN, l'encaissement partiel limite l'abaissement des voies à 1,5 m. Cela facilite l'installation du pont-route au-dessus des voies ferrées et minimise l'impact de l'ouvrage sur le quartier. Le gabarit des trains avec les équipements représente environ 6 m : un abaissement d'1,5 m entraîne logiquement une hauteur de pont-route à 4,5 m. Par ailleurs, il est d'usage que la pente maximale d'un pont-route n'excède pas 10 %. La pente de la rue Mirabeau est comprise en 7 et 10 % : la hauteur du pont-route varie donc entre 4 et 6 m selon les endroits.

2.2 – Échanges sur cette solution

Didier CHESNEL (participant) estime que la hauteur du pont-route sera plutôt de 7 m, voire au-delà. **Damien LEBAYON** indique que la hauteur varie pour différentes raisons : pour dégager une hauteur de gabarit de 6 m, il est parfois nécessaire de prévoir des hauteurs supérieures. La hauteur de 4,5 m est celle du gabarit : il faut ajouter celle de l'ouvrage, soit environ 1 m.

Wissam NEHME demande, dans le cas où l'abaissement des voies commence à la gare du Chemin d'Antony, si le passage à niveau peut être enfoui à plus d'1,5 m. Il demande un chiffre précis quant à la hauteur du pont-route. **Damien LEBAYON** répond que plus l'abaissement commence loin, plus l'enfouissement est important. Toutefois, il est nécessaire de dessiner l'hypothèse pour définir la hauteur de l'enfouissement. **Fabien GUÉRIN** précise que le problème n'est pas du côté de la RN20, mais du côté des Baconnets.

2.3 – La variante par route en boucle

Damien LEBAYON présente ensuite la variante de route en boucle qui limiterait l'impact sur le quartier. L'entrée et la sortie de la boucle seraient situées au niveau des routes actuelles.

2.4 – Échanges sur cette solution

Mickael RAUS (participant) s'enquiert de la nécessité de déplacer les rails dans le cas du pont-route. **Damien LEBAYON** indique qu'un ouvrage sera construit à proximité des voies et que celles-ci seront déplacées au moment de l'insertion de la route, comme cela est prévu pour la variante par pont-rail.

Wissam NEHME demande si les bus peuvent passer par-dessus.

Damien LEBAYON répond que, dans les hypothèses de tracé, un bus simple peut emprunter la boucle.

Jean-Louis VALLERIX (participant) demande si une étude prévoit le pont-route sans procéder à un déplacement des voies. **Damien LEBAYON** répond par la négative, arguant que cette hypothèse est bien plus complexe : l'enfouissement des voies sur place nécessite d'importantes interruptions de circulation. Il n'est pas possible de faire passer une route en aérien sans déplacer les voies.

Gilles MAYNARD (participant) indique que si la route est décalée vers la rue de Massy, la boucle routière à 6 m de hauteur touche pratiquement le haut d'un immeuble. Cette solution est donc impossible, à moins de vouloir raser les habitations et déplacer les populations sur cette zone. Par ailleurs, l'option pont rail, (route en dessous la voie ferrée) sans décaler la voie ferrée a donné lieu à une étude approfondie en 1985, qu'il est donc inutile de refaire. La proximité entre la rue de Massy et la voie ferrée et également la forte pente de la rue Mirabeau imposent de fortes contraintes. La seule solution techniquement envisageable, et qui a été proposée en 1985, a été rejetée par un large consensus des habitants du quartier et de la mairie. En effet un pont rail sans déplacement de la voie ferrée a des impacts très négatifs en termes de dégradation de l'environnement, d'augmentation du niveau de bruit et de problèmes de sécurité pour les piétons et les voitures.

Philippe BERTHOLLE (membre d'AMO³) s'enquiert de la hauteur du pont-route sur la RN 20 par rapport aux voies au niveau du conservatoire. **Fabien GUÉRIN** répond que la hauteur est de 7 m.

³ Association Michalon Ô

3. SOLUTION PAR PONT-RAIL

3.1 – Présentation de cette solution en termes techniques et acoustiques

Fabien GUÉRIN présente une vue du sud de cette solution : il est prévu un déplacement maximal de la voie sur 15 m vers le nord au niveau du PN actuel afin d'insérer la boucle routière à la place de la voie ferrée actuelle. L'accès à la résidence située au 85 rue Mirabeau est bien prévu et la route part en boucle vers l'ouest. À cet endroit, la route est sensiblement au même niveau que la voie. La surélévation d'1 m de la voie ferrée au niveau du franchissement des piétons et des cycles est envisagée afin de ne pas créer un tunnel souterrain pour le passage piéton. Cette option permet, en venant de Fontaine-Michalon, de rester à niveau et de gagner en transparence dans le passage piéton, c'est-à-dire qu'un usager entrant dans le passage piéton voit la lumière du jour à l'autre extrémité. Il est toutefois possible de laisser la voie ferrée à son niveau, mais la pente serait plus importante pour les piétons et il faudrait probablement installer une rampe pour les personnes à mobilité réduite. En outre, cette solution dégraderait le sentiment de sécurité.

Wissam NEHME mentionne qu'il n'est pas envisageable de prévoir un passage souterrain du type de celui de Chemin d'Antony, lequel constitue un vrai problème.

Ainsi que demandé au cours de la visite de terrain, **Fabien GUÉRIN** précise les distances de rapprochement des voies. Le bâtiment C, perpendiculaire aux voies ferrées, est actuellement distant de 20 m, et le rapprochement des voies du côté de sa façade aveugle serait de 10 m avec une surélévation de 35 cm. Pour les bâtiments A et B, la distance actuelle avec les voies est de 35 m et le rapprochement serait de 10 m pour une surélévation de voie de 35 cm. Au niveau du passage à niveau, la surélévation est d'1,10 m avec un rapprochement à 15 m des habitations. L'élévation des voies de 1,10m augmente le bruit de façon négligeable (entre 0,5 et 1 dB). En revanche, le rapprochement des voies a un impact acoustique notable.

Jean-Philippe REGAIRAZ (ACOUSTB) précise que l'impact sonore dû au rapprochement des voies sur le 85 rue des Chênes est de l'ordre de 2 à 4 dB selon les étages.. Par ailleurs, l'augmentation du bruit dû au rapprochement des voies n'intègre pas l'augmentation du trafic. **Jean-Philippe REGAIRAZ** rappelle que les calculs faits en situation de projet intègrent les TGV et les RER C supplémentaires et les vitesses maximums de circulation, soit 110 km/h pour les TGV. Cette vitesse ne sera pas celle pratiquée par les TGV en circulation – RFF s'est engagé à ce qu'ils circulent à une vitesse moyenne maximum de 90 km/h – mais l'utilisation de cette maximale permet de dimensionner les protections à l'avantage des riverains. Si l'on considère le projet avec les TGV et RER C supplémentaires, l'augmentation sonore est de 4 dB, soit un niveau sonore qui passe à 63 dB en journée pour le troisième étage du bâtiment, ce qui correspond au seuil réglementaire à ne pas dépasser : dans ce cas, la loi n'impose pas d'installer des protections acoustiques.

En tenant compte du rapprochement des voies, on ajoute de 1 à 4 dB selon les étages. Par exemple le niveau sonore passe à 64 dB pour les étages les plus hauts, ce qui impose au maître d'ouvrage de prévoir des protections. Au rez-de-chaussée le déplacement des voies entraîne une augmentation de 54 à 58 dB. Ces calculs sont faits à partir du cumul de l'énergie sonore de tous les trains (TGV, RER et fret) ramené à la période réglementaire de jour, soit entre 6 h et 22 h.

Pour ce qui est des protections acoustiques, **Fabien GUÉRIN** rappelle que la première hypothèse était d'installer un écran acoustique d'environ 180 m de long et 2 m de haut du PN actuel jusqu'au bâtiment A. Après étude des relevés acoustiques, il a été décidé de l'étendre jusqu'au 85 rue Mirabeau. Le cas échéant, il est prévu d'ajouter des protections de façade sur les bâtiments afin d'atteindre les objectifs réglementaires. **Jean-Philippe REGAIRAZ** rappelle que ce qui est présenté est une proposition de mur antibruit absorbant. L'écran protège efficacement les rez-de-chaussée et les premiers étages, un peu moins les deuxièmes étages et pas du tout les étages supérieurs. Afin de protéger intégralement les étages supérieurs de l'immeuble, il est possible d'augmenter la hauteur de l'écran ou d'installer un traitement de façade avec du double vitrage acoustique (à ne pas confondre avec du double vitrage thermique).

3.2 – Échanges sur les aspects techniques

Wissam NEHME indique que si les voies ne sont pas surélevées, le passage souterrain pour les piétons sera semblable à celui de Chemin d'Antony, ce qui est inacceptable en termes de sécurité.

Philippe BERTHOLLE remarque que la largeur du passage piéton est de 5 m, ce qui permet aux personnes d'apercevoir l'issue du tunnel à chaque entrée. Par ailleurs, il souligne que la hauteur de 2,20 m du passage piéton permet le passage des voitures – pas celui des bus – et évite le déplacement des voies. Il importe donc d'enquêter auprès des usagers et de définir leurs besoins et leurs trajets afin de mettre en place des transports qui peuvent emprunter le passage souterrain. **Fabien GUÉRIN** indique que cette hypothèse est à étudier.

André CHESNEL rappelle que de nombreux immeubles antoniens ont été construits sur de la glaise de remblai. Il demande si des études de risque ont été menées sur les terrains et les immeubles concernés par les travaux. **Fabien GUÉRIN** répond que la concertation est au stade des études préliminaires, les sondages géotechniques sont menés lors de la phase suivante des projets. Par ailleurs, pour mesurer les impacts sur les habitations, il conviendra d'établir un état des lieux avant travaux et de procéder à un comparatif au terme du chantier.

Mathieu BONY précise que la concertation est le début de la vie d'un projet. L'enquête publique n'aura lieu qu'une fois le projet défini : il sera alors temps de définir les éventuels impacts non pris en compte dans la concertation amont et de dimensionner des protections supplémentaires. Lors du début des travaux en 2014, les habitants seront informés sur le chantier et les événements. **François-Régis ORIZET** assure que des sondages seront effectués afin d'apprécier les risques pour les immeubles. Par ailleurs, 90 km de voies sont renouvelés tous les ans en Île-de-France : RFF a les dispositifs de suivi et de surveillance des bâtis – référé préventif par exemple - nécessaires au bon déroulement de ces opérations.

Anne LOUSTALOT (participante) s'enquiert de l'identité des décideurs qui statueront sur la suite du projet en 2012. **Fabien GUÉRIN** rappelle qu'avant toute décision relative au PN, il convient de trouver un accord sur le projet, notamment avec les habitants et avec la mairie d'Antony. **Thierry PERZO** ajoute que les décideurs sont la Région qui finance à hauteur de 80 % et la ville d'Antony à hauteur de 20 %, par le biais des impôts locaux. **François-Régis ORIZET** précise que la Région a fait évoluer sa politique de financement : elle ne finance plus qu'à hauteur de 50 % et elle a agrandi le cercle des partenaires financiers.

Boris PALMIC (participant) demande quand l'approbation du ministère de la Santé sera demandée. **Mathieu BONY** précise que le ministère de la Santé rendra son avis dans le cadre de l'enquête publique, lorsque le projet sera défini avec ses impacts et les protections qu'il requiert. **François-Régis ORIZET** ajoute que les impacts sur la santé ne peuvent pas être estimés sur un projet flou : il est essentiel d'avoir un projet clair qui donne l'objet de l'étude d'impact.

3.3 – Échanges sur les aspects acoustiques, vibratoires et environnementaux

Philippe BENEDET (participant) souligne que la surélévation des voies nécessitera d'installer une protection antibruit plus haute qui gâchera le paysage.

Mickael RAUS ((participant) doute qu'une augmentation de bruit d'1 dB soit inaudible. Il demande confirmation du fait que la loi interdit une augmentation de bruit supérieure à 2 dB.

Thierry PERZO indique qu'il est possible, dans le cas du déplacement des voies, d'installer du ballast et du matériel neuf, ce qui permet de diminuer le bruit à la source. **Jean-Philippe REGAIRAZ** indique que l'étude acoustique a pris en compte une voie avec des rails soudés silencieux, même si quelques traverses sont bruyantes au niveau du PN. **Fabien GUÉRIN** rappelle que les protections présentées sont des propositions soumises à la discussion avec les riverains, elles sont donc soumises à discussion dans cette concertation et dans d'autres réunions qui pourront se tenir fin 2012. Elles constituent aussi un engagement moral pris par RFF d'installer des protections dans cette zone.

Simin MINIER (participant) demande s'il est possible de faire circuler les trains dans des tunnels de surface afin d'éviter les traitements de façade et de permettre aux riverains de profiter de leur jardin ou balcon. Par ailleurs, elle s'étonne qu'ait été mentionnée, au cours d'une précédente réunion, la nécessité de fermer les bouches d'aération dans le but d'optimiser la protection acoustique.

Philippe BERTHOLLE demande à ce que la couverture complète des voies soit réalisée depuis le pont de la RN20 jusqu'après le PN9. L'insertion de ces murs pourrait être améliorée par des couvertures végétales.

Fabien GUÉRIN répond qu'il est techniquement possible d'enfermer une voie dans un caisson acoustique en béton de 6 m de haut. Les travaux sont cependant plus importants puisqu'il faut construire des fondations solides et l'insertion d'un tel caisson dans le paysage de la Ville doit être discutée avec les riverains **Jean-Philippe REGAIRAZ** précise que le bruit ferroviaire serait capté dans un tel caisson. Il est important de ne pas créer de fenêtres acoustiques – par des trous d'aération – dans un écran (mur ou caisson) afin de maintenir une protection optimale. Par ailleurs, si le caisson isole du bruit ferroviaire, il pourrait renvoyer le bruit routier qu'il ne faut pas négliger. D'après une mesure de 1999, 8 500 véhicules circulaient tous les jours sur la rue Mirabeau pour un niveau sonore compris entre 65 et 70 dB pour les habitations au bord de la route. Même en équipant les murs extérieurs du caisson de dispositifs absorbants, il serait impossible d'éliminer tout le bruit du trafic routier et l'augmentation sonore due à la réverbération du bruit sur un caisson de 6 m de haut pourrait être supérieure au bruit des trains. Ce risque de réverbération est plus faible avec des écrans acoustiques absorbants car ils sont moins hauts (entre 2 et 3 m)

Carlos GONCALVES (membre de CDR MaVal) s'étonne de l'urgence qui semble à l'œuvre aujourd'hui alors que la situation est dégradée depuis des années. Comme d'autres intervenants, il propose de végétaliser le caisson antibruit afin de le rendre plus esthétique. **Jocelyne MAYNARD (participante)** s'étonne de la longueur de la boucle routière puisqu'il a été dit que le trafic routier est plus bruyant que le trafic ferroviaire : il semble logique de créer la boucle la plus courte possible.

Philippe BERTHOLLE rappelle que Cédric AUBOUIN (représentant de la Région Île-de-France), lors de la première réunion de l'atelier 4, a évoqué une amélioration de la situation sonore. Or la limite à 63 dB n'est pas satisfaisante : il faut aboutir à une baisse considérable et durable du bruit en installant les protections adéquates. **Jean-Philippe REGAIRAZ** souligne qu'il faut limiter la hauteur des écrans acoustiques pour des raisons esthétiques : bien entendu, les étages supérieurs ne sont pas protégés. La hauteur de 3,5 m pour l'un des écrans se conçoit parce que le terrain est en pente et qu'il faut remonter à hauteur du mur d'en face qui fait 2 m de haut, afin d'éviter des réverbérations de bruit sur les habitations. Enfin, les niveaux de bruit calculés en façade dans la situation de projet prennent en considération la réflexion du bruit sur les écrans.

Didier FERRÉ estime que le plan n'est pas à jour puisque certains murs antibruit évoqués par ailleurs n'y figurent pas. D'autre part, il demande une nouvelle fois quelles sont les garanties que donnent RFF sur les vibrations et les ondes électromagnétiques. **Fabien GUÉRIN** indique que le plan n'est pas définitif et qu'il faut définir la solution qui remplacera le passage à niveau avant de définir les protections sur la zone. Par ailleurs, il a déjà indiqué qu'il ferait une réponse écrite sur la question des ondes électromagnétiques. Pour ce qui est des vibrations, il rappelle qu'il n'existe pas de réglementation ou de seuil de gêne vibratoire défini par la science et par la loi. **François-Régis ORIZET** ajoute que les anciennes voies ont été construites selon des normes qui n'ont plus cours. Les dernières techniques permettent de construire des voies qui réduisent les phénomènes de vibration.

Michel MINIER s'étonne qu'il existe des dispositifs d'absorption des vibrations alors que celles-ci ne sont soi-disant pas mesurables. **Fabien GUÉRIN** répète qu'il est possible de mesurer les vibrations, mais pas de les modéliser.

François DESACHY (participant) demande si un bien immobilier perd de la valeur en raison du rapprochement avec les voies et de la présence des murs antibruit et si la région ou RFF prévoient des compensations pour les propriétaires. **Fabien GUÉRIN** avoue ne pas savoir si un bien bâti perd de la valeur dans une telle situation. **Jean-Pierre TIFFON** propose d'inviter un expert sur cette question. **François-Régis ORIZET** indique que, dans la région de Villeneuve-le-Roi, la différence de prix entre une maison survolée et une maison dans une zone calme varie entre 15 et 20 %, ce qui est relativement faible. **Laurence DE CARLO** assure qu'elle a entendu la demande de faire venir un expert pour traiter de la question de la dépréciation immobilière. Toutefois, il semble difficile d'imputer la dépréciation au seul bruit ferroviaire : il faut tenir compte des variations du marché immobilier. En outre, il n'est pas certain qu'un expert saura donner une réponse à cette question à ce stade de la concertation. Néanmoins, elle va faire en sorte que la question soit traitée au mieux des possibilités. .

Jean MOUREH demande que le coût de la dépréciation immobilière et le coût environnemental soient intégrés dans le projet afin de définir le coût réel du projet. Par ailleurs, si le ministère de la Santé émet un avis défavorable sur le projet, il serait bon de savoir si RFF compte passer outre comme en 2002. Enfin, il ne s'agit pas seulement de respecter la réglementation sur le bruit, mais bien d'améliorer l'état existant. **Fabien GUÉRIN** affirme que RFF n'est pas passé outre l'avis du ministère de la Santé en 2002 : il s'agissait d'un avis méthodologique sur l'application de la réglementation qui préconisait de protéger plus d'habitations. À cette époque, cela avait abouti à l'intégration au projet d'un écran antibruit supplémentaire.

Wissam NEHME propose de traiter le bruit à la source, notamment en réduisant la vitesse des trains. Le projet Massy-Valenton ne permettra un gain que de 30 secondes. Or, en réduisant la vitesse des TGV de 20 km/h sur un tronçon de 2,5 km, la qualité de vie des riverains sera considérablement améliorée puisque le gain sonore sera de l'ordre de 2 à 3 dB. Par ailleurs, **Wissam NEHME** fait savoir que la Mairie refusera le projet Massy-Valenton s'il n'intègre pas le problème des vibrations sur l'ensemble de la commune d'Antony. Il rappelle qu'il a fait une liste de demandes au maître d'ouvrage.

François-Régis ORIZET s'engage à ce que la vitesse moyenne des trains circulant sur la ligne soit de 90 km/h.

Solange SAGET (participante) demande sur quelle distance sera installé le mur antibruit au niveau de la Cité Duval et sur quel tronçon est prévu le déplacement des voies. **Fabien GUÉRIN** répond qu'il ne s'agit pas d'un écran. Il existe d'autres types de protections acoustiques comme les merlons qui sont un aménagement du terrain. Le déplacement des voies est prévu depuis la RN20 du côté est jusqu'à 200 ou 300 m de la gare des Baconnets côté Fontaine-Michalon.

CONCLUSION

Jean-Pierre TIFFON fait la synthèse des conclusions et des débats sur les variantes proposées :

- Sur les questions d'encaissement : RFF a présenté les synthèses des études réalisées. Celles-ci concluent que les solutions enfouies sont très compromises en raison d'importants surcoûts occasionnés et d'importantes interruptions de circulations (RER B, RER C, TGV).
- Sur le PN : Le débat a montré que, même avec la réalisation d'Interconnexion Sud, la question du PN est à traiter. Une solution doit donc être trouvée.
- Les solutions pont-rail sont privilégiées à ce stade du débat, notamment après les réactions d'opposition aux propositions de pont-route. Deux boucles différentes ont été présentées. Une troisième solution de passage routier a été imaginée : la discussion sur cette option doit se poursuivre sur les techniques de tunnel et en particulier sur la question des gabarits (Bus, véhicules de pompiers, etc.).
- Des discussions sur l'acoustique demeurent. Selon ACOUSTB, avec la modification du PN, les seuils de 63 dB sont approchés ou dépassés pour le 85 rue Mirabeau. Des mesures supplémentaires sont donc à envisager (augmentation de la taille des murs de protection, protections de façades plus importantes). Une expertise sur les dommages immobiliers de ces aménagements a été demandée. Enfin, l'option de la réalisation d'un caisson acoustique a également été posée, la question de la faisabilité et de l'acceptabilité d'une telle réalisation demeure.

RFF a pris comme engagement pour la dernière réunion :

- **Faire intervenir dans la concertation un expert sur les dépréciations immobilières causées par le projet**

Wissam NEHME espère que la réunion bilan de l'atelier 4 permettra d'aboutir à cerner deux ou trois solutions possibles sur la base desquelles la Mairie pourra commander une étude à un cabinet d'urbanisme sur l'aménagement du quartier.

La réunion bilan de l'atelier sur la suppression du passage à niveau à niveau de Fontaine-Michalon aura lieu le jeudi 9 février 2012, à 20 h 00, au centre Malraux.