

RFF

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

**COMPTE-RENDU
DU PREMIER ATELIER RUE DU CHEMIN DE FER / GARE DE CHEMIN D'ANTONY**

COMMUNE CONCERNEE :
**ANTONY : protections acoustiques rue du Chemin de fer, parc du Beau Vallon, rue
Ricquebourg, école Dunoyer de Segonzac, immeuble Guillebaud**

*Jeudi 10 janvier 2013, de 20h15 à 23h
Salle paroissiale de l'Eglise Saint Jean Porte Latine, Antony*

Ce document est une synthèse des échanges de la réunion qui a réuni une cinquantaine de 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 mission concertation*
- *Jean-Philippe Regairaz, acousticien*
- *Marion Leloutre, chargée de concertation*

Pour le bureau d'étude Egis

- *Maxime Jabier, acousticien*
- *Jean-Bernard Nappi, architecte paysagiste*
- *Richard Causse, expert ferroviaire*

Animateur : Jean-Pierre Tiffon

Le compte rendu a été relu et amendé par les participants

1. Remarques sur le cadre de la réunion

Monsieur Feuillade, de Citoyens à Antony, a déploré que la réunion se tienne dans un lieu si éloigné des quartiers étudiés, particulièrement du quartier Guillebaud. Il **demande que les prochaines réunions se déroulent à proximité des habitations concernées par les ateliers** ; pour l'atelier « rue du Chemin de fer/ gare de Chemin d'Antony » l'école Jules Ferry ou à l'espace Guillebaud sont des lieux appropriés.

Après avoir remercié les participants et présenté la tribune, Matthieu Bony, chargé de mission concertation, a indiqué que RFF avait demandé à la Ville s'il était possible d'utiliser l'école Dunoyer de Segonzac pour la prochaine réunion et ce malgré les contraintes techniques inhérentes à ce type de manifestation.

Un riverain de la commune de Wissous **demande que les protections arrêtées dans le document du 2 juillet 2012 soient effectivement reprises par RFF.**

Matthieu Bony répond que la décision du 2 juillet 2012 définit la liste des protections acoustiques que RFF s'est engagé à mettre en œuvre.

2. Echanges relatifs à la sécurisation de la Gare d'Antony

Fabien Guérin a tout d'abord rappelé l'existence de dispositifs de prévention visant à limiter la traversée des voies : barrières, panneaux d'avertissement, annonces sonores. Ceux-ci peuvent être améliorés. Il propose également de mener des opérations de prévention en lien avec les établissements scolaires.

Une discussion avec les riverains s'est engagée :

W. Nehme fait remarquer que des campagnes de sensibilisation sont déjà effectuées tous les ans par le lycée et que la sécurisation de la gare ne peut se limiter à ce type d'opérations.

Un participant a fait remarquer qu'il y avait déjà eu des améliorations dans cette gare il y a deux ans. La rehausse des barrières a réduit de façon importante le nombre de traversées de voies.

Pascale Le Néouannic, conseillère régionale, a exprimé sa crainte d'une dégradation de la sécurité en raison du projet de suppression de la présence d'agents SNCF dans la gare les samedis, dimanches et jours fériés.

A la suite de ces remarques, les participants ont effectué des **propositions visant à améliorer la sécurité dans la gare** :

- Modifier l'infrastructure de la gare
 - o Relever la hauteur des quais
 - o Créer des portes palières le long des voies (comme sur le métro)
 - o Mettre une barrière d'entre-voies
- Modifier l'organisation de la gare
 - o Installer des caméras de surveillance dans la gare afin de signaler au conducteur la présence d'individus sur les voies
 - o Mettre des portillons à l'entrée pour ne permettre l'entrée de la gare qu'aux voyageurs
- Agir hors de la gare
 - o en créant une passerelle qui permettrait aux lycéens de ne pas avoir à traverser la gare qui présente, par ailleurs, des enjeux en termes de sécurité
 - o ou bien en réorientant la sortie du passage souterrain actuel vers le collège et le lycée.

Réagissant à ces propositions, Fabien Guérin, le chef de projet Massy-Valenton, a d'abord précisé que l'organisation de la gare dont la présence de personnel ou la mise en place de

portillons relève de la SNCF. Toutefois, la question de la refonte de la gare pourrait être évoquée en collaboration avec la SNCF.

Concernant la modification des voies et des quais, Fabien Guérin exclut la possibilité de créer des portes-palières dont l'installation contraint définitivement l'infrastructure et le matériel roulant du RER C. Il précise en outre la création de barrières d'entre-voies est un dispositif controversé en ferroviaire. Au-delà des problèmes techniques de gabarit lié au passage des trains, la barrière d'entre-voie dissuade mais peut également « piéger » les personnes qui traversent les voies en les empêchant de remonter sur le quai. Il en est de même pour le rehaussement des quais.

Fabien Guérin ajoute que les traversées de voies sont un enjeu préoccupant en Ile-de-France et que des réflexions visant à limiter ce phénomène sont actuellement en cours à l'échelle régionale.

3. Demandes sur les nouveaux points de mesures acoustiques

M. Perzo, président du Celfi, **demande que soient transmis aux riverains les résultats des nouveaux points de mesure acoustiques.**

Réponse de RFF : **ces résultats ont été mis en ligne le 15 janvier 2013 et sont disponibles [ici](#).**

M. Feuillade, de Citoyens à Antony, a déploré que l'immeuble Lavoisier ne figure pas parmi les nouveaux points de mesure. Fabien Guérin explique que l'immeuble Lavoisier devait en faire partie mais que celui-ci était en travaux au moment de la campagne de mesure ce qui explique le choix de l'immeuble Guillebaud.

4. Echanges relatifs au bruit et aux vibrations générés par le rail

Des participants ont posé des questions relatives aux nuisances sonores : différence entre une mesure en pic et en moyenne, méthodologie des mesures, réglementation du bruit en milieu scolaire.

Ces questions avaient déjà fait l'objet d'un échange avec RFF lors de la première phase de concertation. Pour toute information complémentaire nous vous renvoyons au compte-rendu détaillé de la concertation publique (des pages 44 à 52) disponibles sur le [site internet du projet](#).

Certains riverains ont attiré l'attention de RFF sur le **bruit de crissement du train, particulièrement en bas de la rue du Chemin de fer** qui s'explique par le freinage du train et la courbe de la voie.

Les acousticiens présents ont répondu qu'il était très difficile de modéliser ou de mesurer ce bruit de crissement même s'il constitue une gêne réelle pour les riverains. Il est néanmoins possible d'agir sur le bruit dû au contact rail-roue, notamment en agissant sur le système de freinage. Jean-Philippe Regairaz, acousticien, indique que les semelles de freins du RER C ont été changées progressivement entre 2004 et 2006 ce qui a permis un gain acoustique de 8 à 10 décibels sur le bruit émis par ce matériel sur l'ensemble de la ligne. Ceci correspond à une sensation du bruit diminuée de moitié.

Des participants ont également fait remarquer que le **bruit des turbines** présentait une gêne. Jean-Philippe Regairaz a expliqué qu'à partir de 40 km/h, le bruit de roulement couvrait le bruit des turbines. Ce bruit de roulement, provoqué par le contact rail-roue, peut être atténué par un travail sur les irrégularités de la voie : soudure, entretien des joints, traverses. Toutefois, la voie en question est équipée de manière moderne : long rail soudé, traverses béton. Les participants signalent en revanche des marques d'usure : joint de signalisation écrasé, affaissement du ballast sous les voies qui créent du bruit. RFF indique que ces problèmes seront à régler par l'entretien des

voies. Un participant fait remarquer qu'en plus du rail soudé un système de joints en biseau pourrait supprimer d'éventuelles irrégularités à la jonction des rails.

Plusieurs participants ont fait remarquer qu'ils ressentent des vibrations au passage des trains et notamment des trains de fret. **Le Cefli demande que des mesures soient prises au niveau des voies pour réduire les vibrations.**

RFF a rappelé son engagement de profiter de la réalisation des nouvelles portions de voie (au passage à niveau, rue du Chemin latéral, Rue des Chênes) pour tester des systèmes permettant d'absorber les vibrations.

Les participants **demandent que, sur les voies qui ne sont pas modifiées, des propositions soient également faites** : soit en agissant sur la voie (ballast + traverse), soit en agissant sur la rénovation du matériel roulant (quel programme de rénovation ?), sinon enfin en limitant la vitesse des trains à 70 km/h.

Enfin M. Nehme, conseiller municipal, a suggéré que puisse être organisée une visite de terrain. Cette proposition n'a pas été reprise par les participants.

5. Echanges portant sur les protections acoustiques

Après une présentation des protections à tous les participants, les riverains regroupés par table en fonction de leur quartier de résidence, ont échangé entre eux et avec les ingénieurs de l'équipe projet sur les optimisations apportées aux protections de leur quartier.

ECRAN DU CHEMIN DE FER

Trois variantes d'écrans ont été proposées.

Demandses d'optimisation

- Dimensions du mur
 - o Proposition de commencer l'insertion paysagère depuis le début de la RD 920
 - o Adapter la hauteur du mur par rapport à la position des maisons et à la voie. La hauteur est prévue à 2 mètres tout le long de la rue alors qu'il semble trop haut au niveau des 38-39 mais trop bas au début de la rue
 - o Demande d'étude de la faisabilité d'une casquette au-dessus du mur pour piéger le bruit montant ; ou, comme proposition alternative, de réaliser un traitement de façade pour les R + 2
- Efficacité acoustique de l'écran
 - o Demande de mesurer les pics de décibel : fret de nuit + RER C en décélération 3 rue du Chemin de fer + mesures pour chaque immeuble Lavoisier et Guillebaud afin d'examiner le bruit aujourd'hui et demain.
 - o Mettre à jour les cartes : nouvelles maisons 5, 6, 9 et 9 bis (faitage à 12m pour les 2 dernières)
 - o Etudier l'efficacité d'un mur fractal
- Proposition architecturales
 - o Proposition d'intégration paysagère: mixer les propositions n°1 et 3 afin d'avoir un côté à la fois arboré et coloré
 - o Mettre les protections phoniques au plus près des voies
 - o Donner lors de la prochaine réunion des exemples de protections similaires en Ile de France. Objectif : pouvoir constater sur place l'effet et l'aspect
 - o Questions relatives aux propositions paysagères:
 - Quel est le rythme de l'alternance écran transparent / mur ? tous les combien de mètres ?
 - Possibilité d'avoir une aspect coloré à la fois du côté rue et du côté rail ?

- Partie en remblais de la rue du Chemin de fer avec insertion paysagère : supprimer grillage existant + augmenter la hauteur et la pente du talus ; le risque étant que le talus entre la voie et le grillage en bordure de rue devienne une friche.
- Demandes complémentaires
 - Mettre en cohérence l'écran avec le projet de la mairie de réfection de la rue : création d'une piste cyclable, coupe des peupliers et remplacement par de nouveaux arbres (lesquels ?)
 - Signature d'une convention d'entretien des écrans entre RFF et la Ville d'Antony
 - Visite de terrain pour la rue du Chemin de fer

PARC DU BEAU VALLON

Jean-Bernard Nappi, l'architecte paysagiste a expliqué qu'après étude la réalisation d'un merlon, annoncé dans la décision du 2 juillet, raserait ou étoufferait les arbres présents. Il propose à la place de réaliser un écran serpentant dans le parc dont la vocation première est de masquer les trains.

Demande d'optimisation: donner à l'écran une efficacité phonique afin de protéger les maisons situées derrière le parc ainsi que les usagers du parc.

IMMEUBLE GUILLEBAUD

Maxime Jabier, acousticien, a précisé que pour les immeubles de grande hauteur un mur était inefficace d'où la proposition de réaliser des protections de façade. A la suite d'une question concernant leur financement, Matthieu Bony confirme l'existence du traitement de façade de l'immeuble Guillebaud dans le budget prévisionnel.

Demandes d'optimisation :

- Etudier la possibilité de compléter les protections de façade avec des volets/ persiennes permettant d'ouvrir la fenêtre la nuit en été
- Etudier la possibilité de réalisation des protections acoustiques sur le pont de Guillebaud pour protéger les pavillons situés à l'extrémité de la rue du chemin de fer

RUE RICQUEBOURG

Etaient présents à cette table les riverains des numéros 16, 21, 25 (représenté par n°16) et 37 rue Ricquebourg. Ils ont exprimé les demandes suivantes :

- Avoir des propositions techniques déjà élaborées par RFF comme pour les autres secteurs
- Voir avec les propriétaires les problèmes posés par l'accès au chantier

Demandes d'optimisation :

Les solutions techniques devront être examinées :

- Examen par RFF des accès pour construire les écrans à partir de la pointe sud du Parc du Beauvallon, à partir de l'angle rue Ricquebourg-Avenue Montaigne, et à partir de la RN20
- Utilisation par RFF d'engins de terrassement (utilisé par exemple pour les tranchées de rue) pouvant passer entre la voie et les limites de propriétés
- Problème de la pente du talus : raser le talus ou faire du terrassement pour remonter le talus et créer une voie d'accès ?
- Traitement de façade pour les façades mitoyennes

Suite à la présentation par RFF des difficultés à réaliser l'écran sans impacter les parcelles des riverains, il a été convenu d'organiser localement une réunion avec les riverains de la rue d'ici le 11 février pour examiner les conditions de faisabilité d'un écran ou imaginer le cas échéant des solutions alternatives.

SUITES DONNES A LA REUNION

Les demandes d'optimisation des protections, et les remarques des riverains concernant les protections ont été prises en note à l'écran.

RFF examinera ces demandes en fonction de leur efficacité acoustique, leur faisabilité technique, leur insertion paysagère et du respect de la décision du 2 juillet 2013. L'équipe répondra à ces questions en présence de la garante du projet lors de la prochaine réunion du 11 février 2013.