

RFF

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

**COMPTE-RENDU
DU PREMIER ATELIER DE FONTAINE MICHALON**

**COMMUNE CONCERNEE :
ANTONY : RIVERAINS DU PASSAGE A NIVEAU, RUE MIRABEAU, RUE DES MURES,
RUE DE MASSY**

*Mardi 22 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 soixantaine de participants.

Etaient présents :

La garante de la concertation

- Laurence de Carlo

Pour RFF :

- Vincent Desvignes, directeur-adjoint de la direction du développement et des investissements
- Fabien Guérin, chef de projet Massy Valenton Ouest
- Matthieu Bony, chargé de mission concertation
- Marion Leloutre, chargée de concertation

Pour le bureau d'étude Arcadis

- Ingrid Muller, consultante aide à maîtrise d'ouvrage

Pour le bureau d'étude Egis

- Maxime Jabier, acousticien
- Jean-Bernard Nappi, architecte paysagiste

Pour le bureau d'étude Segic

- Lionel Thérond, ingénieur

Animateur : Jean-Pierre Tiffon

Le compte rendu a été relu et amendé par les participants

CADRE DE LA REUNION

Le premier atelier du quartier « Fontaine-Michalon » s'est déroulé le 22 janvier en présence de la garante de la concertation.

Les objectifs de cette réunion étaient de :

- présenter les propositions acoustiques proposées dans le cadre d'un déplacement des voies et recueillir les demandes d'optimisation des riverains ;
- présenter les neuf variantes de boucle routière pour la suppression du passage à niveau hiérarchisées par RFF et recueillir les réactions des participants.

1. Remarques générales sur les modalités de la réunion

Suite à des protestations émises par plusieurs représentants d'associations, une discussion s'est engagée sur les modalités d'organisation de la réunion.

- Informations sur la réunion

M. Feuillade, de Citoyens à Antony, signale que le comité de suivi n'a pas reçu l'intégralité des documents d'information de la réunion, notamment les propositions de protection acoustique. Il indique que l'association Citoyens à Antony a diffusé les documents par mail à une liste de 120 personnes.

M. Moureh, président du CDR MaVal, se plaint d'un manque d'information des riverains et pointe une grande défaillance dans la distribution des courriers d'information. Etant donné la situation, il demande que la réunion soit déplacée à une date ultérieure.

M. Perzo, président du Celfi, regrette qu'il y ait pour la deuxième fois des retards dans la transmission d'information au comité de suivi.

Une participante demande que le boîtage annonçant les ateliers sur la suppression du passage à niveau soit le plus large possible car c'est un équipement structurant de la ville d'Antony qui concerne tous les habitants.

Des participants demandent que la mairie d'Antony soit davantage impliquée car les réunions de concertation portent sur la réorganisation du quartier.

Matthieu Bony, chargé de mission concertation RFF, rappelle que le dispositif d'information prévu pour cette concertation a été validé par le comité de suivi composé d'associations de riverains - dont le CDR MaVal, le Celfi et Citoyens à Antony - et de membres des municipalités d'Antony et de Wissous. Ce dispositif comporte :

- Une information du public à travers :
 - o la diffusion du numéro 2 de la lettre d'information du projet dans un périmètre de 300 mètres autour de la ligne
 - o le site internet www.ligne-massy-valenton.com
 - o un courrier destiné aux riverains immédiats de la voie ferrée concernés par les protections à savoir : la rue de Massy, la rue Mirabeau, la Cité Duval, la rue des Mûres en partie.

Il précise que ce courrier n'a pas pu être distribué dans toutes les habitations, et prie les participants de bien vouloir en excuser RFF, car les immeubles suivants étaient fermés par un code : le 21 rue de Massy, la première impasse de la rue des Mûres, certains immeubles du 85 rue Mirabeau.

- Une information des membres du comité de suivi. Il a été acté que « les membres du comité de suivi de la concertation dispose de la documentation remise en atelier une semaine avant les ateliers pour préparer leur contribution. RFF a indiqué qu'il s'efforcera de les transmettre le plus en amont possible en fonction de leur finalisation par les bureaux d'étude. » (compte rendu du Comité de suivi du 2 octobre 2012)

M. Nehme, conseiller municipal délégué aux nuisances, ville d'Antony, ajoute que les moyens de communication de la Mairie ont été mis à disposition pour informer les habitants de cette phase de concertation : article dans le bulletin de la ville, panneaux lumineux, lettre d'information de la Mairie d'Antony.

Laurence de Carlo, garante de la concertation, constate qu'une partie des documents de l'atelier a été mis à disposition du public (comité de suivi, site internet, participants à l'atelier) uniquement le jour même de l'atelier. Elle demande au maître d'ouvrage que les documents soient transmis par RFF aux membres du comité de suivi ainsi qu'aux participants ayant donné leur adresse mail entre 8 jours et (au plus tard) 4 jours avant la date de l'atelier concerné. Par ailleurs, elle rappelle aux membres du comité de suivi qu'ils y sont présents en tant que représentants et non à titre individuel. Aussi la diffusion de l'information auprès des personnes qu'ils représentent fait partie de leur rôle.

M. Moureh, Président du CDR MaVal, mentionne qu'il n'est pas dans son rôle de transmettre les informations provenant de RFF aux membres de son association.

Laurence de Carlo s'en étonne car la transmission de cette information faciliterait le travail des adhérents du CDR MaVal sur le projet et donc leur permettrait mieux de se faire une opinion à son égard.

- **Organisation d'une troisième réunion**

Au vu de la complexité du dossier et du nombre de sujets à traiter, M. Nehme demande l'organisation d'une troisième réunion pour traiter la question de la suppression du passage à niveau.

Compte tenu des enjeux du dossier, Madame la garante demande à RFF de fixer une date pour une troisième réunion.

La tenue de cette troisième réunion dédiée au quartier de Fontaine-Michalon a été confirmée ; l'atelier aura lieu le jeudi 28 février à 20h à la salle paroissiale de l'Eglise Saint Jean Porte Latine (la date de la seconde réunion a déjà été fixée au 7 février).

2. Enfouissement des voies et Interconnexion Sud

M. Perzo, président du Celfi, a rappelé la position de son association : si le projet d'Interconnexion Sud était abandonné, il faudrait revoir le projet Massy-Valenton et notamment les protections acoustiques proposées sur l'ensemble de la ligne.

Une riveraine signale que si le projet Massy-Valenton était amené à devenir durable en raison de l'abandon probable de l'Interconnexion Sud, il faudrait réétudier la variante de l'enfouissement des voies.

Un riverain demande quel sera l'impact des travaux de l'Interconnexion Sud sur les circulations des RER B et C sachant que c'est l'argument principal pour justifier de ne pas réaliser l'enfouissement des voies.

Matthieu Bony indique que plusieurs réunions se sont tenues spécialement sur ce sujet lors de la précédente concertation. Les études ainsi que les comptes-rendus sont disponibles sur le site internet du projet Massy-Valenton notamment :

- La [synthèse de l'atelier 1](#) relative à l'opportunité socio-économique du projet. Ce texte a été validé en séance par les participants,
- La [synthèse de l'atelier 4](#) sur la suppression du passage à niveau. Ce texte a été validé en séance par les participants,
- Les [études](#) réalisées sur ce sujet.

Vincent Desvignes, directeur adjoint de la direction du développement et des investissements de RFF, répond que le projet d'Interconnexion Sud est actuellement en phase d'études. Dans le cadre de la commission mobilité 21 qui étudie et hiérarchise les projets du SNIT (schéma national des infrastructures de transport), RFF a été sollicité pour fournir des informations détaillées. Cette commission rendra un rapport sur la hiérarchisation des grands projets ferroviaires, dont l'Interconnexion Sud, en mai-juin 2013. Parallèlement, l'Etat a désigné au mois de décembre un président de comité de pilotage pour l'Interconnexion Sud. Ce dernier a indiqué qu'il réunira le comité de pilotage une fois les conclusions de la commission mobilité 21 publiées.

La garante de la concertation, Laurence de Carlo, rappelle que l'enfouissement est une variante qui a été travaillée et écartée à l'issue de la première phase de concertation, celle-ci se déroulant dans le cadre de la réalisation de l'Interconnexion Sud. A l'heure actuelle, le projet Interconnexion Sud n'est pas abandonné, mais il existe des incertitudes sur son avenir. Le cadre de la concertation ne peut donc être considéré comme modifié. Si le cadre devait changer, alors il serait possible de reparler de l'enfouissement.

PRESENTATION ET ECHANGES EN PLENIERE SUR LES PROTECTIONS ACOUSTIQUES ET LES SOLUTIONS DE SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU

1. Déplacement des voies

Fabien Guérin, chef de projet Massy-Valenton, explique que la variante consistant à ne pas déplacer les voies est ancienne (années 1980) mais qu'elle doit être écartée en raison des difficultés qu'elle entraîne pour le quartier : expropriations, réduction de moitié de la rue de Massy, mauvaise insertion urbaine du passage souterrain pour les piétons.

A la suite de demandes exprimées par les riverains l'année dernière, RFF a repris les études afin de déplacer le moins possible les voies, de mieux insérer la route et d'insérer un passage piéton direct avec une rampe pour descendre. Au 85 rue Mirabeau la voie reste à sa place au niveau du bâtiment C et ne se rapproche plus que de 3 mètres au niveau du bâtiment A.

Répondant aux questions sur le rehaussement des voies, il précise que les voies ne seront rehaussées que d'un mètre au maximum au niveau du passage à niveau.

2. Questions relatives aux protections acoustiques et aux vibrations

Des riverains ont demandé comment étaient **dimensionnées les protections** et si les trains de marchandises (fret) ont été pris en compte dans ce calcul. Fabien Guérin répond que les calculs des protections acoustiques ont été effectués à partir d'hypothèses de trafic maximalistes : 74 TGV, 150 RER C (soit un passage tous les 1/4h) et 8 trains de fret (contre 4 à l'heure actuelle) avec une vitesse de 110 km/h alors que la vitesse sera en moyenne de 90 km/h, soit 2 voire 3 décibels de moins. Le trafic attendu avec le projet est en réalité bien en-deçà de ces hypothèses avec un passage des RER C au 1/4h en heure de pointe, soit 88

trains par jour et un passage de 64 TGV au maximum d'ici la modification de la signalisation sur les LGV encadrant Massy-Valenton.

Un riverain demande si les **pics de décibels** au passage d'un train ont été calculés. Fabien Guérin répond que la différence entre les moyennes calculées avec protection et sans protection correspond à l'assourdissement de l'écran au passage d'un train.

Avec le rapprochement des voies un riverain demande si **l'augmentation des vibrations** pour les habitations a bien été prise en compte. Fabien Guérin répond que des mesures anti-vibratoires seront effectivement mises en œuvre. Le système retenu sera indiqué dans l'étude d'impact.

Une riveraine demande si, pour réduire le bruit, il ne serait pas envisageable **d'incliner les écrans**. L'acousticien répond que le plus efficace est de travailler non sur la réflexion du bruit mais sur l'absorption du bruit à travers l'utilisation de certains matériaux.

Un riverain fait remarquer que les **trains à l'arrêt** sont très bruyants. Fabien Guérin indique aux participants qu'avec le projet et la suppression du cisaillement les trains ne devraient plus être à l'arrêt.

3. Variantes de boucle routière

L'étude des neuf variantes de boucle routière était une demande des riverains à l'issue de la première phase de concertation. Après études et application d'une analyse multicritères, ces neuf variantes ont été présentées de façon hiérarchisée en fonction de leur impact sur les usagers (circulation des voitures, des piétons, des cycles et des personnes à mobilité réduite), sur les riverains (expropriations, maintien des commerces, nuisances sonores, pollution, aspect paysager, places de parking) et leur faisabilité technique. Les participants ont été invités à réagir à cette [présentation](#) qui est disponible sur le site internet.

- Proposition d'une nouvelle boucle alternative

Un participant propose une nouvelle variante de boucle routière qui commence à partir de la Gare de Fontaine-Michalon, passe en tranchée couverte sous la Cité Duval puis sort au niveau de la Gare des Baconnets.

Cette variante sera étudiée par RFF pour la prochaine réunion.

- Avis et remarques des participants :
 - o Quelle que soit la variante de suppression retenue, il faut un vrai plan de circulation routière dans le quartier, notamment rue de Massy et rue Mirabeau.
 - o Il faudrait enrichir les variantes de boucle routière avec des informations sur la vie du quartier : trafic, ramassage scolaire etc.

Sur cette question, Fabien Guérin a indiqué que des derniers comptages routiers ont été effectués en 2012.

- o La ville d'Antony doit être davantage associée dans les réflexions sur la suppression du passage à niveau.
- o M. Moureh du CDR MaVal propose la création d'un comité indépendant qui pourrait être saisi par les riverains pour évaluer le prix de leur propriété et, le cas échéant, les indemniser. Il faudrait chiffrer les impacts phoniques, visuels et en termes de vibrations de la suppression du passage à niveau.
- o M. Nehme demande que soit étudié pour la prochaine réunion une « solution 0 » c'est-à-dire sans suppression du passage à niveau avec le projet Massy-Valenton.

- Un membre de l'association des habitants du quartier Pajeaud demande que les nouveaux flux routiers générés par la création d'un échangeur sur l'A86 soient pris en compte.
- Demandes relatives à la boucle n°1 :
 - Demande de coupes du passage à niveau pour se rendre compte des dénivelés de la route et notamment la profondeur de la nouvelle route par rapport à la trémie
 - Quel sera le cheminement piétonnier en-dessous du passage à niveau ?

TRAVAIL PAR TABLE 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.

Les demandes d'optimisation des protections et les remarques des riverains concernant les protections acoustiques ont été prises en note sur des paperboards correspondant à chaque quartier ou rue et sont retranscrit ci-dessous.

1. 85 rue Mirabeau

Les participants du 85 rue Mirabeau présents rappellent leur opposition au déplacement des voies et demandent que soient effectués des tests de vibration sur les immeubles.

En matière de protection acoustique, ils demandent :

- une réduction de la vitesse du passage de TGV à 70 km/h maximum,
- la mise en place de murs fractals en gabions¹,
- le traitement en sous-face de la voie, épaisseur de ballast et tapis anti-vibratoire,
- la mise en place de traverse béton,
- la mise en place d'écrans transparents,
- l'installation de protections de façade, notamment pour protéger les étages les plus élevés.

Ces participants rappellent que les protections acoustiques nécessitent un traitement paysager d'insertion urbaine dans le respect de l'environnement.

2. Rue Mirabeau (partie supérieure et inférieure)

Les habitants de la rue Mirabeau présents à la réunion rappellent leur « refus total de la suppression du passage à niveau » et indiquent que « baisser le niveau des voies ferrées est la solution pour tous les riverains ».

Ils demandent que soit étudiés :

- la variante de la tranchée couverte Cité Duval avec sortie grand ensemble,
- l'impact de la suppression du passage à niveau sur la valeur des patrimoines,
- une protection électromagnétique au 83 rue Mirabeau,
- une protection phonique des toitures,
- une réfection des façades (protection de façade – double vitrage).

¹ « Cage en fils ou grillage métalliques remplie de cailloux ou moellons, utilisée pour protéger des berges et des soutènements. Peut être unique ou compartimenté, de forme parallépipédique, cylindrique ou plate. » (Définition tirée du dictionnaire professionnel du BTP en ligne des éditions Eyrolles : <http://www.editions-eyrolles.com/Dico-BTP/>)

Ils demandent de pouvoir visualiser en coupe le déplacement des voies et la création du souterrain au niveau des 81 et 83 rue Mirabeau.

3. 23 à 45 rue de Verdun

Les habitants de la rue de Verdun présents à la réunion et sur le site internet demandent à RFF s'il est possible d'avoir une protection acoustique entre le 23 et le 45 rue de Verdun.

Certains riverains du secteur rue de Verdun demandent que la mise en place de merlons d'une hauteur de 2,5 mètres sur toute la longueur de la voie soit actée par RFF et demandent quelle en serait la largeur.

4. Rue Esther / Rue Lebeau

Les participants de la rue Esther présents à la réunion et sur le site internet demandent quelles sont les normes applicables pour un nouveau tracé entre le passage à niveau et le 85 rue Mirabeau. Ils demandent un caisson pour la protection acoustique dans leur rue.

5. Avenue de Vermeir

Les participants de l'avenue de Vermeir présents à la réunion rappellent qu'ils souhaitent un enfouissement des voies. Ils indiquent qu'ils estiment nécessaire de concevoir de protections sonores également du côté du RER B.

Ils demandent :

- quelles sont les protections (murs, merlons) prévues côté rue Vermeir (côté gare RER Baconnets),
- quelle est la différence de hauteur entre le merlon côté nord (entre RER B et C) et le mur côté sud (rue de Massy),
- quelle sera la protection sonore prévue en sortie du tunnel sous la gare du RER Baconnets
- si RFF peut garantir qu'il n'y aura pas d'effet de souffle,
- s'il possible de rehausser les merlons côté nord pour éviter les réflexions du bruit sur la face interne des écrans côté sud de la voie TGV et lorsque, en direction de Massy, l'espace est trop limité pour un merlon (zone à 5 voies près de la gare de Baconnets) de construire un écran anti-bruit sur côté nord de la voie TGV,
- si des protections sont prévues à proximité du futur aiguillage de raccordement qui se situera entre le prolongement de la rue J. Fouriaux et la rue des pâquerettes - ils attirent l'attention sur le risque d'un merlon ou un mur de faire réflexion des bruits du RER B vers la rue Vermeir,
- quel sera le type d'aiguillage de raccordement.

6. Cité Duval

Dans le cadre des discussions sur l'absence d'implication de la Mairie et du manque de visibilité sur les projets de la mairie, M Nehme de la Mairie d'ANTONY a indiqué que la Mairie n'avait aucun projet pour la Cité Duval.

Les participants de la Cité Duval indiquent

- leur opposition au déplacement des voies ;
- leur opposition à la suppression du PN9 en raison de l'impact trop important pour les riverains.

Les personnes présentes et sur le site internet souhaitent :

- un enfouissement des voies,

- le choix de la variante n°1 sans déplacement des voies,
- la mise en place d'une procédure pour l'indemnisation des riverains touchés par le projet sur l'ensemble de la ligne
- un mur d'une hauteur de 3m minimum

En matière d'intégration architecturale ils demandent :

- qui va entretenir les murs de protections et la végétation,
- que soit plutôt utilisé du bois et pas trop de transparence (risque de dégradation).

7. Rue de Massy

Les participants de la rue de Massy indiquent que la priorité est la réduction du nombre de décibels par rapport à la situation actuelle à travers un travail sur la voie (ballast neuf tapis antivibratile, rails soudés), une réduction de la vitesse et l'installation d'écrans de protection acoustique.

Ils demandent à RFF :

- d'indiquer la baisse de bruit induite par un travail sur les voies
- quelles sont les protections phoniques
 - o à proximité de la boucle routière
 - o à proximité de la voie ferrée
- de laisser les arbres, d'ajouter d'autres végétaux entre les arbres et l'écran et des végétaux sur grille à condition qu'ils soient entretenus,
- d'augmenter la taille des écrans à 3 mètres,
- que ne soit pas utilisé de matériaux transparents qui peuvent être sali facilement.

Les participants indiquent leur préférence pour la variante 1 de suppression du passage à niveau.

8. Rue des Mûres

Les participants de la rue des Mûres rappellent la « nécessité de traiter les vibrations ». Ils estiment que la hauteur des écrans prévue (2 mètres) est insuffisante ; 4 mètres sont nécessaire sur toute la longueur de la rue pour protéger les habitants.

Ils demandent :

- plus d'écrans pare-vue lesquels sont indispensables pour s'isoler de la vue des passagers des trains,
- quel sera l'effet d'un mur de 2 mètres au niveau de la rue des mûres (située en hauteur) - photos transmises.

SUITE A DONNER A LA REUNION

RFF examinera les demandes d'optimisation et répondra à ces questions en présence de la garante du projet lors du prochain atelier du 7 février 2013.