

**RFF**

---

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

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

---

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

---

*Jeudi 7 février 2013, de 20h15 à 22h30  
Espace Henri Lasson, 5 rue Henri Lasson à 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*
- *Ingrid Muller, consultante aide à maîtrise d'ouvrage, ARCADIS*
  
- *Maxime Jabier, acousticien, bureau d'étude EGIS*
- *Mireille Falque, paysagiste, bureau d'étude EGIS*
  
- *Lionel Théron, ingénieur en voirie, bureau d'étude SEGIC*

*Animateur : Jean-Pierre Tiffon*

***Le compte rendu a été relu et amendé par les participants***

## CADRE DE LA REUNION

Le deuxième atelier du quartier « Fontaine-Michalon » s'est déroulé le 7 février en présence de la garante de la concertation.

Laurence de Carlo a rappelé le cadre de la concertation, suite à des questions posées par plusieurs participants lors de l'atelier du 22 janvier sur le même thème. Des incertitudes existent effectivement sur la réalisation de l'interconnexion Sud à horizon 2025, lequel projet constitue un élément du cadre de la concertation en cours. Mais le projet d'Interconnexion Sud n'est pas reporté. En conséquence, la concertation se poursuit dans le cadre défini. Dans le cas où l'Interconnexion Sud ne serait pas réalisée à horizon 2025, les participants en seraient informés et une réunion du comité de suivi de la concertation serait organisée afin de discuter de la suite à donner à cette information.

Par ailleurs, elle a mentionné que tous les participants venus participer à l'atelier doivent pouvoir s'y exprimer dans un climat de respect mutuel qui leur permette.

Les objectifs de cette réunion, rappelés par Matthieu Bony, étaient de :

- répondre aux demandes d'optimisation des protections acoustiques par formulées par les participants à la précédente réunion et sur le site internet;
- faire le point sur les variantes de suppression du passage à niveau en présence de Monsieur Philippe Martin adjoint au Maire d'Antony délégué aux transports
- recueillir les remarques et questions des participants sur cette boucle dans la perspective de la troisième réunion de Fontaine-Michalon

### Une intervention préalable

Une participante s'est plainte de l'absence de boitage pour avertir de cette réunion, Matthieu Bony, chargé de mission concertation à RFF, a expliqué que la réunion avait été annoncée dans les boitages précédents.

## ECHANGE AVEC LES RIVERAINS PAR TABLE SUR L'ACOUSTIQUE

Les participants ont été réunis en trois tables correspondant à des secteurs :

- riverains de la rue de Massy et de l'avenue Pierre Vermeir et habitants des rues situées plus en retrait de la voie ferrée
- riverains de la rue Mirabeau, du 85 rue Mirabeau et de la Cité Duval et habitants des rues situées plus en retrait de la voie ferrée
- riverains de la rue des Mûres, de la rue de Verdun et des rues Esther et Lebeau et habitants des rues situées plus en retrait de la voie ferrée

Les intervenants de RFF et des bureaux d'étude compétents ont répondu par table aux questions posées lors de la précédente réunion (22/01) et sur le site Internet.

Les participants ont noté sur des feuilles mises à disposition leurs réactions et demandes d'optimisation complémentaires.

Afin de structurer les échanges sur le passage à niveau, nous les avons retranscrits dans la partie suivante du compte rendu.

### 1. Rue de Massy (du n°1 au n°34)

Les demandes suivantes ont été formulées par les participants :

- la hauteur du mur de protection de 2,5 mètres est jugée insuffisante pour protéger la rue de Massy et le coteau (allée Suzanne etc.) au-dessus de la voie. Pour ces participants le côté sud de la ligne TGV est défavorisé du fait de la dénivellation du terrain. Ils indiquent qu'à ce jour, le niveau acoustique prévu à terme (du seul fait de ligne TGV/ RER C) augmente ou est maintenu sur des étages de maisons riveraines. Les participants demandent donc à ce que soit étudiée la possibilité de faire un mur de 3 mètres.
- Ils estiment qu'en raison de la création boucle routière, le pont-rail et les voitures feront plus de bruit. Ils souhaitent que ces éléments soient pris en considération dans le dimensionnement des protections acoustiques
- Les participants demandent de prévoir des réducteurs de bruit (amortisseurs dynamiques du rail) sur la partie surélevée de la voie afin de réduire le bruit et les vibrations.
- Les riverains présents demandent également s'il est possible pour eux d'avoir des murs anti-bruit entièrement en béton structuré selon le modèle tout bois présenté.

## 2. Avenue Pierre Vermeir

- Les habitants présents demandent la suspension de la concertation : le projet soumis à concertation est adossé à la réalisation du barreau Sud dont l'achèvement en 2025 pendant la première partie de la concertation est désormais devenu « incertain ». Selon eux il est impossible d'effectuer la concertation dans ces conditions. Du fait des incertitudes pesant sur l'achèvement du barreau Sud en 2025, ils demandent une reprise sérieuse et complète de l'enfouissement.
- D'autres habitants estiment que les merlons proposés par RFF ne sont pas assez hauts et vont s'effondrer ou se tasser avec le temps. Ils demandent par conséquent des dispositifs et des plantations permettant de retenir la terre.

## 3. Rue Mirabeau

- Les participants souhaitent :
  - o examiner l'évolution des flux de circulation automobiles dans les rues Mirabeau et adjacentes en fonction des scénarios 1 et 7.
  - o savoir si la création d'une gare de RER C à Fontaine-Michalon a été envisagée afin de revaloriser le secteur.
  - o que soient prévues des protections de façade acoustiques et thermiques, avec un financement de l'ADEME.

## 4. Rue de Verdun

- Les participants demandent :

- la prolongation du mur de protection acoustique jusqu'à la nationale (rue de Verdun). Ils souhaitent que la hauteur de ce mur soit de 3 mètres, ainsi qu'ils l'ont demandé dans le courrier qu'ils ont envoyé à la Mairie d'Antony.
- la création d'un merlon à la place de l'écran afin d'améliorer l'intégration paysagère de cette protection anti-bruit au fond de leur parcelle.
- si, en l'absence de merlon, il est envisageable de planter des arbres pour masquer la rue et diminuer le bruit.
- à ce que les travaux pour prévenir le bruit et les vibrations prennent en conséquence la rue de Verdun au moins jusqu'au numéro 21.

## 5. Rue Esther/ rue Lebeau

- Les participants demandent :
  - à avoir, pour les pavillons se situant à un niveau inférieur aux voies, des protections qui préservent la luminosité (protections transparentes)
  - à conserver et/ou aménager des plantations afin de préserver l'environnement paysager.

## 6. Rue des Mûres

Les riverains ont formulé l'ensemble de propositions suivant pour la partie de la rue allant depuis le pont de la RD920 jusqu'au passage à niveau :

- un mur anti-bruit sur toute la longueur, d'une hauteur de 4 mètres à réajuster en fonction des emplacements des habitations
  - Un remplacement des voies sur toute la longueur évoquée (avec pose de patins anti-vibratiles notamment).
  - Au niveau du décrochement de la voie (à savoir allée du Clos des Mûres), des pare-vues afin de ne pas être vus par les passagers des trains et afin de ne plus voir les trains.
- Les participants souhaitent également que soit réétudié l'impact du bruit et des résultats acoustiques présentés :
    - De manière plus large que les seuls résultats présentés : du 50 rue des Mûres jusqu'au début de la rue ; entre la rue des Mûres et la rue Maninville et en hauteur, soit au niveau de la rue des Mûres
    - en prenant en compte dans les nuisances acoustiques la notion de fréquence de dérangement qui est différente de la moyenne de décibels.
    - que l'amélioration acoustique soit assurée pour tous les riverains, comme cela a été promis par le maire d'Antony.

## REPONSE AUX QUESTIONS GENERALES

Après avoir échangé par table, l'équipe RFF a répondu en plénière à des questions posées lors de la dernière réunion.

## 1- Prise en compte des vibrations

Matthieu Bony, chargé de concertation RFF, explique que les vibrations sont un phénomène encore mal connu et difficilement modélisable. Pour les diminuer, RFF s'est néanmoins engagé à installer des dispositifs anti-vibratoires sur toutes les portions de voies nouvelles : tapis anti-vibratile sous le ballast, en élastomère.

M. Perzo, président du Celfi et M. Moureh, président du CDR MaVal, demandent un traitement anti-vibrations sur toutes les voies, y compris les voies anciennes. M. Nehme, élu d'Antony délégué aux nuisances, indique que la Région Ile-de-France, qui représente 25% des financeurs, a demandé la pose d'élastomère sur l'ensemble de la voie. Il demande à RFF de soutenir cette demande auprès des financeurs.

Fabien Guérin, chef de projet Massy-Valenton, indique prendre note la demande des Messieurs Perzo, Nehme et Moureh et précise que pour les voies non renouvelées, l'entretien (meulage des voies) permet de réduire les vibrations à la source.

## 2- Valeur des propriétés

Matthieu Bony explique que RFF a une obligation de compenser les effets négatifs du projet par des mesures de protection. S'il est impossible de compenser les effets par la mise en place de ces mesures, les riverains peuvent demander au cas par cas une indemnisation lorsque le préjudice est avéré.

Au moment des travaux, les riverains ont également la possibilité de faire un référé préventif consistant à faire un état des lieux avant et après les travaux puis à constater les dégâts.

Le référé préventif est mené par un expert judiciaire, qui doit notamment : prendre connaissance des travaux envisagés ; visiter les lieux ; les décrire, en précisant les désordres ou dégradations visibles ; décrire l'état des sous-sols ; donner des éléments au tribunal pour pouvoir comparer l'état des immeubles avant et après les travaux ; émettre des avis sur les éventuels risques de déstabilisation des existants et sur les mesures à prendre.

L'expert rédigera un rapport. Ce rapport fait foi quant à l'état des immeubles avant les travaux.

Certains participants estiment que le projet entraînera nécessairement une moins-value sur la valeur des biens.

M. Moureh demande qu'un fond d'indemnisation soit prévu et géré par un collège d'experts immobiliers indépendants qui évalueront le montant des préjudices subis. M. Moureh demande, par ailleurs, que les protections acoustiques viennent non seulement compenser les nuisances acoustiques engendrées par le projet Massy-Valenton mais également celles liées à la circulation des TGV depuis leur début en 1986.

Matthieu Bony répond que pour obtenir une indemnisation, il faut apporter la preuve de la perte de valeur. Il estime que cette perte de valeur n'est pas aujourd'hui avérée et les mesures de protections mises en place tendent à réduire ces préjudices. Il signale qu'il est aujourd'hui difficile de prouver la corrélation entre le projet et l'évolution des prix à venir. Selon lui, si on se réfère au passé, l'augmentation du nombre de TGV à partir de 1992 n'a pas entraîné de baisse du prix des propriétés à Antony alors même que des protections n'ont été mises en place que sur une petite partie de la commune.

Des participants indiquent que selon eux la hausse des prix de l'immobilier a été moins forte qu'ailleurs. M. Moureh indique que des experts parlent d'une baisse de valeur de l'ordre de 30%.

### 3- L'Interconnexion Sud

M. Nehme demande au maître d'ouvrage quelle est la garantie que le projet Massy-Valenton ouest pourra être revu si l'Interconnexion Sud ne se fait pas. Et que se passera-t-il si la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de Massy Valenton ouest est prononcée avant la décision sur l'Interconnexion Sud ?

Matthieu Bony répond que la DUP interviendra mi-2014. D'ici là, la commission 21 aura rendu son avis, à savoir aura proposé un ordre de priorité pour les grands projets d'infrastructure de transports, et le Ministère aura rendu sa décision.

Laurence de Carlo demande au maître d'ouvrage d'apporter une réponse précise à la question de M. Nehme.

### VARIANTES DE SUPPRESSION DE PASSAGE A NIVEAU PRESENTEES LORS DE LA DERNIERE REUNION

Lors de la précédente réunion, neuf variantes de suppression du passage à niveau ont été soumises aux participants avec une présentation de leurs bénéfices et inconvénients respectifs. Ces variantes numérotées de 1 à 9 ont été élaborées par les participants à la première phase de concertation et étudiées conjointement par RFF et la Ville d'Antony. Une dixième variante sous la Cité Duval, proposée par M.Ferré a été étudiée et rendue publique lors de cette seconde réunion.

Les participants ont posé leurs questions sur les questions de circulation routière, piétonne et cycliste à Monsieur Philippe Martin, Maire-adjoint chargé des transports, de la circulation et de la sécurité routière:

M. Martin a indiqué que :

- la création d'une **nouvelle bretelle sur l'A86** n'impliquait pas pour lui une augmentation du trafic routier rue Mirabeau.
- l'obligation de circuler à 30 km/h dans la boucle routière construite pour supprimer le passage à niveau impliquerait de **créer une « zone 30 » rue Mirabeau** de part et d'autre de ce franchissement. Cela s'accompagnerait de la signalisation nécessaire à la faire respecter.

M. Martin a également écouté des demandes particulières de participants sur la modification de la voirie existante.

A la question d'une participante M. Philippe Martin a indiqué qu'aucune de ces variantes n'avaient fait l'objet d'un choix au préalable et que la Mairie ne se prononcerait qu'après avoir entendu les habitants concernés. M. Nehme précise que les variantes présentées sont relativement dans la même fourchette de coût ; ce n'est donc pas le critère discriminant. Il indique que la Mairie d'Antony a reçu deux pétitions qui réclament l'opposé l'une de l'autre.

Philippe Martin rappelle la nécessité de se baser sur le bon sens pour ces projets. Il sera satisfait si 90% des habitants le sont. Il restera toujours 10% de mécontents, quel que soit le choix réalisé.

Matthieu BONY précise que pour RFF l'important est de supprimer le passage à niveau car il est jugé préoccupant aujourd'hui et le sera encore davantage avec le projet Massy-Valenton. En revanche RFF ne procédera à son choix qu'à l'issue de cette concertation et est ouvert à l'ensemble des solutions présentées.

Les variantes sans déplacement des voies, via la Cité Duval ou par boucle longue n'ont été soutenues ni sur le site internet, ni dans l'atelier précédent à cause de leur impact important sur les habitations riveraines : expropriations et/ou construction de longues trémies routières ayant un impact paysager et acoustique.

La variante 1 « boucle courte » a été privilégiée par plusieurs habitants :

- plusieurs personnes ont lors de la réunion précédente et sur le site internet indiqué leurs préférences pour cette variante qui limite les impacts sur les propriétés riveraines (pas d'expropriation).
- Une partie des commerçants du quartier s'est prononcée pour cette variante qui préserve la desserte routière et piétonne de leur commerce à la réserve de maintenir le maximum de places de parking.

Plusieurs participants ont néanmoins demandé que cette variante soit réalisée avec une bretelle sortant sur la rue de Massy (au niveau de la rue Paul Cézanne) (variante 7) afin de profiter du projet pour revoir le plan de circulation du quartier et dévier rue de Massy une partie de la circulation empruntant aujourd'hui la rue Mirabeau.

D'autres personnes ont indiqué, en plénière et à la table de la rue de Massy, rejeter cette variante la variante n°7 en raison de l'encaissement de 7 mètres de cette bretelle devant leur habitation. Selon eux cette variante ne sert qu'à créer une route parallèle à celle qui existe déjà dans la variante n°1 (boucle courte). Ils souhaitent que l'intérêt de cette variante soit démontré ou qu'elle soit écartée.

Lors du travail par table les participants de la rue de Massy et d'autres en plénière ont demandé comment sera envisagé le passage pour prendre le chemin piéton vers la gare Fontaine-Michalon en venant de la rue de Massy.

## **DEMANDES DES RIVERAINS A TRAITER POUR LA PROCHAINE REUNION**

Afin de se prononcer sur les différentes variantes de suppression du passage à niveau les riverains ont demandé à ce que les éléments suivants soient portés à leur connaissance lors de la prochaine réunion :

- ⇒ Des coupes afin de se représenter les décaissements
- ⇒ Rappel des éléments de comparaison entre les différents scénarii (y compris ceux d'enfouissement présentés en 2011)
- ⇒ une étude sur faisabilité technique et le coût d'un deuxième passage piéton qui irait de la rue de Massy directement à la Cité Duval.
- ⇒ Un comptage des piétons rue de Mirabeau entre 7h et 9h30. Selon Fabien Guérin, une estimation est possible pour le 28.
- ⇒ Des précisions sur le calendrier des travaux du passage à niveau (demande à la table de la rue de Verdun/ rue Esther / rue Lebeau / rue des Mûres)