

RFF

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

**COMPTE-RENDU
DU PREMIER ATELIER MASSY-VERRIERES / GARE DES BACONNETS**

COMMUNE CONCERNEE :
**ANTONY : protections acoustiques rue des Chênes, rue du Chemin latéral, milieu de la
rue de Massy**

*Mardi 15 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, 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 Egis

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

Animateur : Jean-Pierre Tiffon

Le compte rendu a été relu et amendé par les participants

CADRE DE LA REUNION

Le premier atelier de concertation pré-enquête publique du quartier « Massy-Verrières les Baconnets » s'est déroulé le 15 janvier 2013. Il a rassemblé une cinquantaine de participants.

Le déroulement et les objectifs de cette réunion ont été rappelés par Matthieu Bony, chargé de mission concertation chez RFF :

- informer les riverains de l'avancement des études concernant les aménagements ferroviaires ;
- présenter aux riverains les propositions de protection acoustique rue des Chênes, Chemin latéral et rue de Massy et recueillir leurs demandes d'optimisation en vue du deuxième atelier du 21 février 2013.

Un dossier d'information comportant les propositions architecturales et les études acoustiques a été remis aux participants. Ce document ainsi que la présentation diffusée lors de la réunion sont disponibles sur le site internet.

1. Remarques préalables sur l'information

Une riveraine de la rue de Massy a fait remarquer dès le début de la réunion qu'il n'y avait pas eu de distribution du courrier informant de la tenue de la réunion rue de Massy. Un riverain du quartier du Noyer Doré a également indiqué qu'il n'y avait pas eu de distribution de courrier dans son quartier.

Matthieu Bony rappelle que RFF s'est engagé à fournir aux habitants une information sur la concertation. Il précise que deux documents ont été distribués :

- la lettre d'information qui s'adressait aux habitants situés dans un rayon de 300 mètres autour de la ligne, Il est possible qu'il y ait eu des problèmes sur cette distribution. C'est pourquoi l'information a aussi été diffusée par mail à une liste de diffusion constituée de riverains, sur internet et par la Ville.
- un courrier d'invitation à la réunion adressé uniquement aux riverains immédiats des futures protections – ce qui ne comprend pas le quartier du Noyer Doré ni la section concernée de la rue de Massy.

Matthieu Bony invite les habitants à consulter régulièrement le site Internet <http://www.ligne-massy-valenton.com> pour être informé de la tenue des réunions.

2. Interconnexion Sud – projet Massy-Valenton

Des questions ont porté sur l'articulation entre les projets Massy-Valenton et Interconnexion Sud :

M. Meunier, conseiller municipal, s'interroge sur **la pertinence du projet Massy-Valenton alors que l'interconnexion Sud est annoncée pour 2025.**

M. Moureh, président du CDR MaVal, a demandé s'il n'est pas risqué de porter le projet en enquête publique en 2013 alors qu'il est censé être transitoire dans la perspective de la construction d'une voie en site propre. Une participante demande comment il est possible de maintenir le projet Massy-Valenton sachant que même le Grand Paris est en partie reporté.

Le chargé de mission concertation, Matthieu Bony, rappelle d'abord que la question de l'opportunité du projet Massy-Valenton par rapport à celui d'Interconnexion Sud a été traitée

lors de la première phase de concertation et renvoie les participants aux comptes-rendus des trois ateliers de concertation ([consultables sur le site internet](#)). Il précise ensuite que le projet d'Interconnexion Sud est étudié par la commission mobilité 21 dans le cadre de la hiérarchisation des projets d'infrastructures ferroviaires du SNIT (schéma national des infrastructures de transport). Les conclusions de cette commission seront rendues publiques en mai-juin 2013. Pour le moment, les projets avancent de façon concomitante. La concertation a été acceptée par les élus et associations le 2 octobre dernier et se poursuit dans ce cadre.

3. Echanges relatifs au bruit et aux mesures acoustiques

M. Perzo ; président du Celfi, **demande que les trois objectifs du projet** – à savoir : réduire les retards, répondre à la croissance du trafic des voyageurs et protéger les riverains – **soient traités avec la même importance par RFF**. Si la protection des riverains est aussi importante que la modernisation de l'infrastructure, pourquoi alors refuser un écran rue des Garennes ?

Fabien Guérin, le chef de projet Massy Valenton, explique que pour ce projet comme pour tous les autres, RFF s'est engagé à atténuer au maximum les impacts du projet pour les riverains. Le programme de protection proposé par RFF pour le projet Massy-Valenton Ouest est ambitieux puisqu'il va au-delà des seuils règlementaires (moyenne de bruit supérieure à 63 décibels). La décision des financeurs concernant la rue des Garennes s'explique par le faible impact sonore du projet dans cette rue (+0,5 décibel). L'encaissement des voies qui a été accepté par les financeurs dès le début du projet permettra d'atténuer le niveau de bruit pour l'ensemble des riverains de la ligne, y compris rue des Garennes.

Matthieu Bony rappelle également que les riverains pourront exprimer leurs opinions dans le cadre de l'enquête publique. Le commissaire enquêteur indépendant prendra en compte toutes les observations pour déterminer si toutes les mesures d'évitement de réduction et de compensation ont été prises. Son avis (favorable, avec ou sans réserves, ou défavorable) devra être respecté par le maître d'ouvrage pour permettre au préfet de prendre la déclaration d'utilité publique (DUP) qui autorise les travaux.

M. Moureh du CDR MaVal juge inadmissible la différence entre les protections affichées au début du projet, notamment rue des Garennes, et les décisions finales prises par les financeurs. Il demande que **la comparaison du bruit avant et après le projet soit faite non pas à partir du niveau de bruit actuel mais à partir du niveau de bruit avant l'implantation de la voie unique de TGV (c'est-à-dire avant 1991)**.

Matthieu Bony a réaffirmé l'engagement de RFF de réduire au maximum les impacts acoustiques du projet grâce à un programme de protection. Celui-ci peut d'ailleurs permettre d'améliorer l'état existant.

Au sujet de l'absence d'écran acoustique sur la partie terminale de la rue des Chênes, Fabien Guérin explique que les évolutions de trafic maximal envisagées se traduisent, à cet endroit, par une augmentation du bruit d'uniquement 1,2 décibel. Il précise ensuite que sur ce secteur l'étude acoustique a montré que l'impact sonore des RER et du fret est nettement prépondérant par rapport à celui du TGV.

Un participant, habitant le quartier du noyer Doré, indique que les barres d'immeuble sont certes plus éloignées des voies mais que le bruit s'y réverbère. Il **demande si une campagne de mesures acoustiques est possible pour ces immeubles**.

L'acousticien répond que le phénomène de réflexion des bâtiments est pris en compte par les modèles de calcul. Ces calculs seront présentés lors de la prochaine réunion.

Un participant **demande dans quelle mesure un mur fractal aura un impact sur la diminution du bruit.**

L'acousticien s'engage à répondre à cette question pour la prochaine réunion.

Un participant demande si **l'effet de souffle** en sortie de la future tranchée couverte des Baconnets a bien été pris en compte.

Fabien Guérin répond qu'aux vitesses considérées, l'effet de souffle est nul. La mise en place d'un absorbant dans le tunnel suffit à couvrir le bruit résiduel.

Une participante demande si une protection est prévue pour les **immeubles du Noyer Doré** en face de la Gare des Baconnets.

Matthieu Bony répond que les grands immeubles ne peuvent être protégés par un écran. Avec le projet, la moitié des TGV passeront du côté du Chemin latéral et n'utiliseront plus l'aiguillage bruyant actuel aux pieds de ces immeubles. Ces deux mesures limiteront le bruit entendu par les immeubles.

4. Demandes relatives aux vibrations

M. Nehme, conseiller municipal, **demande que les équipements anti-vibratoires actés lors des premiers ateliers soient aussi installés rue des Chênes.**

Fabien Guérin répond que les voies étant neuves, il est possible d'y mettre des dispositifs anti-vibrations à l'image de ceux qui seront installés rue du Chemin latéral.

M. Perzo du Celfi rappelle que la **demande initiale était de mettre en œuvre des dispositifs anti-vibratoires sur l'ensemble de la ligne.** Il rappelle également la position du Celfi : si l'interconnexion Sud était reportée, les protections acoustiques et vibratoires du projet Massy-Valenton devraient être considérablement améliorées.

5. Echanges relatifs aux études portant sur les aménagements ferroviaires

- **Positionnement du nouveau saut-de-mouton**

Fabien Guérin indique que les études sont en cours pour essayer de rapprocher le plus possible le nouveau saut-de-mouton de l'ouvrage existant et ainsi libérer de l'espace rue des Chênes pour réaliser un merlon.

Une participante demande **que soit précisé pour la prochaine réunion l'impact du rapprochement du merlon sur les habitations de la rue de Massy.**

- **Encaissement de la nouvelle voie TGV le long du Chemin Latéral, de la rue des Chênes et de la rue des Garennes.**

Maxime Jabier, acousticien, a rappelé que l'encaissement des voies constitue la protection phonique la plus efficace contre le bruit des TGV pour le chemin latéral, la rue des Chênes et la rue des Garennes.

Fabien Guérin explique qu'en raison d'une incertitude concernant la profondeur de la conduite de chauffage urbain (1,5m ou 2m), il n'est toutefois pas encore possible d'indiquer avec précision l'encaissement des voies.

Une participante demande pourquoi la rue des Garennes n'est pas protégée par un écran et quel sera l'encaissement au niveau de la rue des Garennes.

Fabien Guérin explique que l'encaissement de la voie TGV, acté depuis le début du projet, permettra de masquer la voie le long du Chemin latéral. Cet encaissement permet de créer un « mini-écran » d'une hauteur d'un mètre environ côté rue des Garennes qui permet de réduire le bruit de roulement à la source. En outre la paroi de l'écran côté Chemin latéral sera recouverte d'une couche absorbante qui permettra d'éviter la réflexion du bruit sur l'écran.

- Réfection de l'écran de la rue de Massy

En complément de la rénovation des joints, M. Perzo du Celfi **demande que la réfection de l'écran s'accompagne de l'installation d'un revêtement absorbant.**

Maxime Jabier, acousticien, explique qu'une fois la rénovation des joints effectuée, l'écran reprendra toutes ses caractéristiques acoustiques. Il faudra par conséquent calculer le gain acoustique permis par la couche d'absorbant. Le gain acoustique côté rue de Massy et rue des Chênes permis par l'ajout d'une couche d'absorbant sera calculé pour la prochaine réunion.

Ayant fait l'expérience de marcher le long de l'écran rue de Massy pour constater son efficacité acoustique, un participant membre du Celfi fait remarquer que l'efficacité du mur dépend surtout du type de trains passant sur la voie.

L'acousticien explique que les calculs acoustiques sont effectués par famille de trains (TGV, RER, fret) mais qu'il y a effectivement des différences entre les trains en raison des différences d'entretien. La rénovation du parc de trains actuellement en cours devrait permettre de réduire le niveau de bruit.

- Passerelle à la gare des Baconnets

M. Nehme a demandé si la passerelle aux Baconnets est toujours prévue.

Fabien Guérin répond que les ouvrages sont dimensionnés pour supporter une charge standard de passerelle.

6. Questions relatives aux travaux

Un riverain de la rue des Chênes **demande à quel moment sera évoqué la durée et les horaires des travaux.**

Matthieu Bony précise que RFF s'est engagé à mener une concertation sur les travaux après l'enquête publique en 2014 et qu'un temps de concertation continu sera organisé durant toute la période des travaux.

Fabien Guérin précise que les travaux dureront 3 ans mais ne seront pas menés simultanément sur la totalité de la voie : création du saut-de-mouton, construction de la plate-forme du RER B, des poteaux caténaires et des ouvrages rue du Chemin latéral et travaux de raccordement. Une grande partie des travaux sera réalisée de jour, pendant les jours ouvrables. D'autres, notamment les travaux de raccordement du RER B ou l'insertion du saut-de-mouton, seront réalisés pendant des week-ends.

7. Questions relatives à l'intégration paysagère des protections

Jean-Bernard Nappi, architecte paysagiste, a donné une définition du terme « calepinage » qui signifie « agencement, répétition d'éléments ordonnés ». Répondant à une question sur l'efficacité comparée des propositions d'intégration paysagère, il a précisé que la différence entre les propositions présentées est uniquement plastique et qu'elles ont la même efficacité acoustique.

M. Feuillade de Citoyens à Antony **demande que soit abordée à la prochaine réunion la question de l'implantation des protections sur l'espace de la ville** afin d'aborder, notamment la question de leur entretien.

8. Demandes d'optimisation effectuées par les riverains

Les demandes d'optimisation des protections, et les remarques des riverains concernant les protections acoustiques ont été prises en note sur ces paperboards et reproduites de manière exhaustive ci-dessus.

Rue des Chênes/ rue des Garennes

- Travaux
 - o Demandent l'engagement de RFF pour que la rue des Chênes ne serve pas de base arrière pour les travaux (stockage de matériaux, parking véhicules)
 - o Limiter au maximum les horaires de chantier en journée
 - o Les mesures de bruit avant travaux TGV ont été faites après la destruction des protections arborées qui existent sur la rue des Chênes entre les fonds de jardin et les voies du RER B du 0 au 25 (voir pétition ratp)
- Dimensions des protections acoustiques proposées
 - o Merlon
 - Quelle seront les dimensions du merlon rue des Chênes et quelle sera son efficacité acoustique ?
 - Comment ce merlon s'insérera-t-il dans le paysage actuel au niveau du nouveau « saut-de-mouton » et comment sera-t-il arboré ?
 - Quelle sera la hauteur et l'épaisseur du merlon au niveau du 52 rue des Chênes ?
 - Ce merlon sera-t-il planté d'arbres jusqu'au niveau de la chaussée de la rue des Chênes ?
 - Sur la portion rue André Chénier / extrémité de la rue des Chênes, comment sera traité l'élargissement du talus (environ 0,80m) pour l'élargissement des voies et la pose d'une grille de soutien ? Le rideau d'arbre restera-t-il en l'état actuel ?
 - Quelle sera la hauteur et l'épaisseur du merlon au niveau du 52 et du 70 rue des chênes ?
 - o M. Faludi du 56 rue des Garennes regrette qu'aucune protection n'ait été prévue à la sortie du RER du tunnel qui passe sous la gare. Il faut remarquer que les voies des chemins de fer se trouvent à une altitude supérieure aux immeubles et le bruit impactera les immeubles avoisinants qui n'ont pas été consultés.
 - o Comment sera traitée la réalisation du traitement acoustique de part et d'autre du pont/ rue André Chénier (RER C, LGV ?)
 - o Pour les riverains situés entre le 56 rue des Garennes et le 21 rue des Chênes, pourquoi ne pas proposer la prise en charge d'un remplacement des fenêtres par du double vitrage ?
 - o Demandes de protections phoniques sur toute la longueur de la rue des Chênes ; façade R + 2 sur la portion 108 et suivant sans mur de protection
 - o Installer des protections phoniques de façade à partir du 1^{er} étage pour les maisons qui se trouvent le long de l'écran du n°3 au n°23
- Sur les voies
 - o Demande de protections anti-vibration sur les voies le long de la rue des Chênes
 - o Réfection du Pont
- Sur l'intégration architecturale

- La qualité, l'efficacité et la durabilité dans le temps doivent primer avant tout : pas de bois
 - o Question sur l'entretien des merlons et des murs anti-bruit, notamment entre la voie et les fonds de jardin
 - o Peut-on garder le rideau végétal actuel de la rue des Chênes ?
 - o Rompre la monotonie du mur de protection pour ne pas faire de mur trop haut empêchant la clarté dans la rue et les propriétés

Rue de Massy

- La rue de Massy est divisée en deux parties
 - o Rue de Massy « les Baconnets / rue André Chénier » (niveau Pont) : de part et d'autre du saut-de-mouton c'est particulièrement bruyant avec des vibrations
 - o Rue de Massy « les Baconnets / Fontaine-Michalon »
- Acoustique
 - o Le RER C est le plus gênant car il surplombe tout : regarder pour mettre un écran le long du RER C au niveau du saut de mouton actuel et futur
 - o Revoir l'isolation phonique sur une plus grande partie de la rue et montrer l'efficacité des protections acoustiques
 - o Faire les travaux envisagés sur les R + 4 envisagés à Guillebaud
 - o Isolation des murs de protection de voie
 - o Mettre une protection phonique sur les R +2
 - o Faire un traitement de façade des habitations
 - o Traiter le mur existant côté voies (les riverains doivent se taire quand le train passe)
- Proposition architecturale
 - o Proposition n°2 : pas de bois mais végétalisation de l'écran
- Information: préciser la hauteur des voies du RER B le long de la rue de Massy et sous le nouveau saut de mouton

Chemin latéral

- Proposition architecturale
 - o Mixer les propositions n° 1 et 3 et remplaçant les panneaux transparents par du béton matricé
- Armement des voies avec un matériel nouvelle génération, suggestions :
 - o Mettre un tapis absorbant sous la couche de ballast (pour atténuer les vibrations)
 - o Installer des traverses béton avec des semelles de 9 mm
 - o LRS (Long Rail Soudé)
 - o Pose de JICS (Joints Isolants Collés) à l'endroit le moins bruyant possible (hors tunnel) et loin des habitations
- Position du mur
 - o Prolongement du mur anti-bruit côté ligne C au niveau du numéro 1 du Chemin latéral : actuellement la rue s'arrête au n°3 or il y a un projet de construction sur le terrain du futur n°1. Est-il possible de traiter les 20 mètres restants ?

Questions/ Remarques générales

- Des protections acoustiques sont-elles prévues avant la mise en route du projet ?
- Limitation de la vitesse des trains TGV à 70 km/h
- Quitte à refaire des nouvelles voies pour les B entre l'extrémité Ouest du quai de la Gare de Baconnets et le saut-de-mouton, pourquoi ne pas envisager de l'abaisser d'environ 3m ce qui aurait un impact double à la fois amélioration phonique et permettre un abaissement identique du RER C permettant d'envisager le

remplacement du PN 9 par un pont-route en restant en palier du CD 920 jusqu'à la rue Mirabeau

- Eviter le fret !

LES SUITES A DONNER A LA REUNION ET ECHEANCES

RFF examinera les demandes d'optimisation 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 21 février 2013.