

CONCERTATION PUBLIQUE REGLEMENTAIRE

**Avis et contributions déposés sur l'atelier n°3
sur l'insertion environnementale de la ligne**



AMÉNAGEMENTS ET PROTECTIONS
LIGNE MASSY-VALENTON
SECTEUR OUEST

CONTRIBUTIONS

10/02/2012 – Les Amis du Beau Vallon

Pour lire la contribution, cliquez sur le lien ci-contre : [Contribution-Les Amis du Beau Vallon](#)

AVIS

18/02/2012 – Anne-Laure HAGEL

*A Madame de Carlo, garante de la concertation.
Madame*

Présente lors de la réunion du 14, je voudrais revenir sur la question que vous avez posé concernant les recours qu'auraient les riverains dans le cas où la Sncf ne respecterait pas ses engagements en matière de vitesse kilométrique.

Il me semble qu'il est indispensable que nous ayons une réponse de la Sncf ou de RFF.

Je continue à penser que la présence de représentants de la Sncf aurait été nécessaire au cours de cette concertation. J'ai sur le sujet déjà envoyé une question sur le site.

Néanmoins en tant qu'antonienne engagée (notamment, ex élue municipale, responsable du groupe local EELV et membre de l'association Citoyens à Antony) je constate que c'est la première fois qu'une réelle concertation est organisée dans notre ville. Les autres n'étaient que des simulacres.

Je vous en remercie.

Bien cordialement.

Annie-Laure Hagel

18/02/2012 – Mireille BRETON

Certes, face à la mobilisation des riverains, des améliorations ont été apportées par R.F.F. : suppression de l'élargissement de la plateforme au niveau de la rue des Chênes, prise en compte de la nécessité de mesures de protections acoustiques, meilleures insertions environnementales. Il n'en reste pas moins que l'objectif reste le même : faire passer sur cette ligne 80 TGV par jours. Dans ces conditions, il ne peut être question que les populations riveraines subissent les nuisances dues à l'explosion du trafic des TGV sans que des mesures maximum de protections soient prises, ce qui est loin d'être le cas en l'état actuel du projet. C'est pourquoi en l'état ce projet est inacceptable

18/02/2012 – Ginette KERGOAT

J'habite le long de la voie ferrée, boulevard Colbert, j'entends passer les TGV et RER C, ce qui génère d'ors et déjà une nuisance à l'environnement, à notre cadre de vie quotidien. En effet les vibrations, autant les vibrations acoustiques nous empêchent de nous entendre lorsqu'un train passe, que les vibrations dans le sol et les maisons qui engendrent des problèmes. Je ne peux pas imaginer que le trafic soit augmenté sur cette ligne qui longe nos habitations. J'ai choisi d'habiter ce quartier pour sa tranquillité, si le nombre de trains augmentent notre qualité de vie sera largement atteinte et la valeur de nos maisons baissera.

18/02/2012 – Stéphane ROQUES

Bonjour

je réside quartier Beauvallon, aux abords de la voie ferrée. Les nuisances sonores actuelles sont déjà importantes et mériteraient, pour notre cadre de vie ainsi que des institutions d'enseignement ou de soin à proximité, que des solutions atténuant les nuisances sonores soient mises en oeuvre dès aujourd'hui :

- mur antibruit avec fort écran acoustique, et ce tout au long de la voie et pas seulement sur quelques centaines de mètres comme parfois évoqué à ce jour

- mise en place de mesures de réduction des bruits au niveau des rails

- et limitation de la vitesse à moins de 70 km en traversée urbaine (nous sommes aussi des passagers réguliers et potentiels et comprenons tous que trains ralentissent en ville) Tout n'est pas que vitesse dans une société et la

préservation d'un cadre de vie acceptable, notamment pour les plus démunis qui ne peuvent ni déménager ni améliorer leur habitat.

Avec l'annonce de l'accroissement du trafic, il est essentiel que les mesures ci-dessus soient mises en place avec un très haut niveau d'exigence : c'est possible techniquement, aisément, ce n'est qu'une question de volonté politique et de financement.

J'ai été surpris que les propos d'élus ou de cadres régionaux soient peu combattifs, dans une logique de simple acceptation car, pour résumer, cela pourrait être pire... Je suis concerné et donc intéressé. Mais, plus globalement, je ne soutiens pas ce type de discours qui visent à tirer vers le bas et accepter les répercussions de décisions uniquement financières sur la qualité de vie urbaine et scolaire.

J'espère vivement que la concertation en cours portera ses fruits et que Mme de Carlo tiendra son rôle de médiation et de défense des intérêts des particuliers.

Il est possible aujourd'hui techniquement de conduire ce projet pour améliorer les transports tout en respectant les riverains. Il suffit de le vouloir.

18/02/2012 – Alain PRINTEMPS

Habitant boulevard Colbert, derrière la rue du chemin de fer, il me semble indispensable que la rue du chemin de fer soit protégée par un dispositif antibruit paysager, si la fréquence des trains et leur vitesse devaient augmenter.

Lorsque les fenêtres sont ouvertes, l'été en particulier, le bruit des trains deviendra vite fort pénible si rien n'est fait face à l'augmentation du trafic.

Un dispositif de surveillance périodique du bruit (mesure, rapports publics...) devrait être établi à cette fin.

18/02/2012 – Colette TIRAND

nous sommes dans un quartier assez calme vous allez nous gacher la vie avec cette ligne qui aux fur et a mesure des années devient un autoroute ferroviaire installée depuis 1969 cette ligne n a jamais été prévue pour faire passer des TGV A GRANDE VITESSE bruit insécurité au passage du beau vallon et aux abords du collège nous demandons purement et simplement l'enfouissement des voies pour les TGV nos maisons ont été construites depuis longtemps la gare chemin d'Antony a été construite sans l'avis des riverains déjà non aux TGV nuisances sonores temblement dans les maisons et ce mur de protection ne couvrira pas le bruit des trains de plus les maisons seront dévaluées et le quartier sera complètement séparé du centre ville déjà coupé par la ligne cordillan NON AUX YGV A GRANDE VITESSE dans les villes

17/02/2012 – Jean-Yves PERON

Dans la note de RFF du 13/02/2012 sur l'exploitation de la ligne Lassy-Valenton deux points doivent être développés :

1) en 1a vous notez 41 TGV commerciaux par jour. Pourquoi un nombre impair? Existe-t-il des TGV non commerciaux ? (retour vers dépôt par exemple). Un TGV avec ou sans voyageurs fait autant de bruit donc il faut les comptabiliser dans le nombre total des TGV pour être cohérent.

2) en 1b : " ... une ligne doit s'apprécier en nombre de sillons par heure et par sens ..." . En conséquence les nuisances engendrées doivent donc s'apprécier par heure et non en moyenne sur la journée comme fait actuellement. La moyenne sur la journée revient à minimiser les nuisances car le trafic n'est pas constant sur les plages horaires retenues (6 à 22 heures et 22 à 6 heures) .

16/02/2012 – Jacques MATHIEU

Je suis rue Pierre et Marie Curie. Le bruit et vibrations, depuis 1990 que je suis là, je connais.

Un actuel merlon avait été érigé, mais son efficacité est quasi nulle. D'une part, il n'est pas assez long, d'autre part pas assez haut car d'où j'habite, je peux voir (à la verdure prêt) les trains.

S'il fallait réhausser ce merlon pour que je ne voie plus les voies depuis la terrasse dont je dispose à l'étage, ce serait de l'ordre de 3 m (en plus de l'existant), car si je vois, le bruit passe.

A ce stade, il paraît évident qu'il faille apposer des protections acoustiques au plus prêt des rails.

Un réhaussement de merlon aurait pour conséquence de lui donner davantage de largeur (environ 6 m au pied), sachant que mon terrain en serait affecté dans la mesure où il s'étend jusqu'au sommet de l'actuel merlon.

16/02/2012 – Jean COLIN

Je signale une erreur sur la figure 19 du document

http://www.ligne-massy-valenton.com/wp-content/uploads/2011/10/Etude_acoustique.RFF_.partie1.pdf

à savoir établissement d'enseignement au lieu de bâtiment administratif

Cette erreur, qui me paraissait sans importance peut en avoir une sur la variante de saut de mouton évoquée lors de la réunion de clôture

Cordialement

Pour visualiser le document accompagnant cet avis, cliquez sur le lien suivant : [Schéma-erreur-JColin](#)

15/02/2012 – Anne FERRE

Il faut la garantie de RFF pour :

1) la protection des immeubles situés en hauteur de voie au sud, notamment le 78-80bis rue des Mûres et tous les immeubles collectifs de la rue de Massy, et au nord, à proximité des voies, notamment 81 rue des Mirabeau, pour bénéficier de protection acoustique adéquate dans la mesure où ces logements sont trop hauts pour être protégés par des écrans anti-bruit sur la voie

2) équiper la voie d'absorbeurs dynamiques sur le rail

3) équiper les trains SNCF et autres, TGV et autres, de semelles en composite

4) que la maintenance de la voie soit réalisée avec des meulages préventifs et périodiques

5) que les écrans anti-bruit soient entretenus en permanence

6) que les écrans anti-bruit soient remplacés si la norme acoustique devient plus restrictive ou dès que des techniques deviennent plus efficaces pour absorber le bruit

7) que des études soient réalisées pour mesurer les impacts environnementaux « d'un sarcophage » (bruit et visuel)

8) que les mesures soient publiées sur la différence entre le pic et la moyenne du niveau de bruit des trains, de jour comme de nuit,

9) que des études soient réalisées et publiées par des experts médicaux indépendants quant aux conséquences sanitaires du projet (bruit, vibrations, EMC,...) et que RFF se conforme à ces avis d'experts.

10) mesurer annuellement l'impact des vibrations pour chaque type de trains sur :

- le bâti (fissure, déplacement, ...)

- les conditions de vie (ressenti de vibration à chaque passage de trains)

11) mesurer annuellement l'impact des ondes électromagnétiques sur les appareils électroniques (TV, téléphone, tablette, pc, ...), et sur la santé

12) que RFF organise des réunions publiques à chaque modification du trafic qui serait non conforme aux engagements pris en 2011.

13) que RFF s'engage à ce que les trains ne rouleront pas au-dessus de 90km/h tel que l'engagement a été pris en 2011, et que jamais RFF prenne prétexte de la « sur-configuration » de la voie pour augmenter les vitesses et les trafics.

14) indemniser les riverains quant à la modification du cadre de vie de ce projet sur:

- l'environnement visuel

- l'environnement sonore

- l'environnement sanitaire

- l'environnement immobilier (dépréciation immobilière)

15) une indemnisation pour l'impossibilité de vendre un bien immobilier tant que les travaux ne seront pas achevés puisque ce projet est entré dans une phase active

16) une indemnisation (pénalité) si RFF ne respecte pas ses engagements

14/02/2012 – Eliane POUJOL

Au nom du maire de Wissous et de l'équipe municipale, veuillez trouver en document joint les remarques et exigences concernant notre commune.

Pour lire l'avis, cliquez sur le lien ci-contre : [CAHIER D ACTEUR WISSOUS](#)

06/02/2012 – Michel Minier

Avis de M. Minier sur les pistes d'amélioration des critères de prise en compte du bruit. Cliquez ci-après pour visualiser cet avis : [Avis-Atelier-3-M Minier](#)

02/02/2012 Jean GINISTY

Je suis arrivé à Antony dans un quartier calme, je voudrais que cela demeure, malheureusement ce n'est plus le cas. Je demande l'enfouissement des voies ferrées, à défaut des murs anti-bruits efficaces et esthétiques, rails soudés, et vitesse réduite. Merci de prendre en compte ma demande. Cordialement.

01/02/2012 – Jean-Yves PERON

Les habitants de la rue Chateaubriand à WISSOUS ont bien pris en compte, lors de la réunion du 16/01/2012 à Antony, que RFF confirmait la suppression des aiguillages sur notre commune et l'édification d'un merlon pour protéger nos habitations. Toutefois la réponse de RFF indiquant que ce merlon aurait 2 mètres de haut n'est pas satisfaisante. En effet à cet endroit la ligne ferrée se situe à environ de 0,5 à 1 mètre au dessous des terrains riverains, la quasi totalité des pavillons sont en rez de chaussée surélevé de type R ou R + 1 ce qui revient vis à vis de la ligne RFF à l'équivalent d'un premier et second étage pour les habitations.

Après suppression des lignes secondaires de la gare de Wissous, l'emprise au sol entre la ligne ferrée et la limite des terrains riverains permet facilement l'édification d'un merlon d'au moins 5 mètres pour une protection acoustique compatible avec le niveau relatif des parties habitées des pavillons riverains. C'est donc cette hauteur minimum de merlon qu'il faut prendre en compte lors des études approfondies de protection acoustique à venir ainsi que son coût.

27/01/2012 – Jean-Yves PERON

Dans le rapport de "IMPEDANCE environnement" il est fait mention pour diminuer le bruit à la source entre autres éléments "d'absorbeur sur rail". Le projet de RRF prévoit de remplacer ou de créer des portions de voies tel : nouvelle voie TGV Ouest/Est entre Massy et les Baconnets, suppression du PN 9, suppression des aiguillages en gare de Wissous. Je vous demande si ces nouveaux tronçons de voie seront d'office équipées "d'absorbeur sur rail" ou tout autre système actuel de résorption de bruit et vibration sans attendre une rénovation ultérieure complète de la ligne

25/01/2012 – Thierry TURELLO

Le compte rendu du 13 décembre dernier concernant l'atelier 3, minimise l'impact environnemental de l'augmentation du trafic de la ligne LGV sur le quartier du Bois Charlet à Wissous (voir la localisation jointe).

Les habitants du quartier du Bois Charlet ne peuvent se satisfaire de l'étude qui considère que la « contribution sonore des trains à

52,3 db, avec des pointes à 80 db » soit modérée !

Des propositions complémentaires, concernant la protection acoustique et vibratoire sont attendues par les riverains du Bois charlet.

En tant que membre du comité de quartier, je propose une visite sur le terrain, comme le prévoit la charte de concertation.

Cliquez ci-après pour visualiser le document accompagnant cet avis : [Avis-T-TURELLO – Bois-Charlet \(PDF, 300 Ko\)](#)

24/01/2012 – Tony RICCO

L'augmentation du trafic ferroviaire, TGV et RER C, envisagés par RFF, va entraîner des nouvelles nuisances sonores sur le quartier du Bois Charlet à Wissous déjà soumis à de fortes contraintes urbaines (trafic aérien et autoroutier). Ce quartier (plus de 450 habitants y vivent) est classé en zone rouge (65dcb) sur la carte du bruit réalisée par la Communauté d'Agglomération des Hauts-de-Bievre.

L'élargissement de la plateforme ferroviaire ne fera qu'accroître ainsi le sentiment de coupure urbaine avec les

quartiers environnants.

Ainsi pour limiter les nuisances environnementales supplémentaires liées à l'augmentation du trafic ferroviaire, je propose que le choix du tracé porte sur la variante la plus protectrice en matière de bruit ou de vibrations.

Ainsi si cette ligne doit passer par le territoire Wissous, je souhaite que la traversée s'effectue en totalité en souterrain et que celle-ci soit suffisamment profonde pour éviter toute nuisance pour les habitants et que la mise en œuvre du Schéma directeur de la ligne du RER C soit aussi l'occasion pour aménager de réels écrans phoniques le long des voies.

Je formule le souhait également que l'aménagement de cette ligne soit l'occasion d'améliorer le cadre de vie et l'environnement et propose la réalisation d'une coulée verte pour les piétons et les cyclistes à l'image de ce qui s'est fait sur le tracé du TGV atlantique entre Massy et Paris et qui connaît un réel succès auprès des riverains.

20/01/2012 – Nicole FOUCHER

Les protections phoniques envisagées, sont en de nombreux points, insuffisantes, voire inexistantes. par exemple :

rue de Massy, entre Fontaine Michalon et les Baconnets, les immeubles et pavillons sont construits sur une colline donc en surplomb de la voie ferrée, il est prévu un mur anti-bruit de 2 m 50 ce qui est insuffisant.

Quant aux isolement de façade, cela ne permet pas d'ouvrir les fenêtres et encore moins de profiter de son jardin...

19/01/2012 – Fanny TERNAUX

JE DEMANDE UNE SEULE POSSIBILITE / ENFUISSEMENT DU TGV & RER C

CORDIALEMENT

Me TERNAUX

19/01/2012 – Anne LOUSTALOT

Suite à la concertation terrain du 14 janvier :

Concertation RFF

Non à un projet 'transitoire', d'attente :

il est de définir une solution rationnelle !

Le RER C et ses riverains pâtissent déjà de ces solutions de compromission où l'on mélange des trafics de natures complètement différentes :

- circulation des RER C limitée à 2 trains par heure : car les TGV d'interconnexion utilisent déjà les autres créneaux disponibles (depuis 20 ans ?) En conséquence, le trafic 'parasite' des TGV bloque le développement du trafic principal et naturel sur cette voie, les transports en commun ...

- La gare Chemin d'Antony devient hyper-dangereuse car les lycéens et collégiens ont l'habitude de traverser les voies à pied : les quais sont bas et la traversée piétonne des voies était habituelle pour cette voie de transports urbains de banlieue, semblable à un tramway... Mais ils peuvent se trouver confrontés à un TGV circulant à 100 Km/h au lieu d'un RER freinant pour s'arrêter en gare...

- Les travaux d'aménagement de la voie, conformes aux souhaits des riverains, deviennent impraticables : pour enfouir ou encaisser la voie et préserver les riverains des nuisances sonores d'une autoroute ferroviaire urbaine, il faudrait interrompre le trafic du RER C pendant plus d'un an. Les riverains ne peuvent accepter cette alternative : interrompre le trafic de transports en commun pour les préserver des nuisances ou construire des murs en béton pour réduire les nouvelles nuisances.

- Les murs anti-bruit ne constituent pas une solution acceptable pour les riverains : ils défigureront le quartier par leur laideur, ils ne protégeront pas complètement les riverains des nuisances sonores et vibratoires du fret, ils dévaloriseront les habitations du quartier, ils détruiront la vie d'un quartier car seuls les plus favorisés pourront se permettre de déménager... et ils ne seraient construits que comme une solution transitoire, mais seront-ils ensuite démolis lorsque l'interconnexion-sud remplacera ce projet ? et les peupliers qui bordent actuellement la voie seront-ils replantés ?

- Est-on en train de revivre les atteroiements aberrants qu'a connus la Bièvre ? qui a d'abord été déclarée 'définitivement polluée' et proprement enterrée dans un collecteur d'égout pour être finalement remise au jour comme une rivière naturelle ? Mesure-t-on les coûts de réhabilitation d'une voie ferrée et d'un quartier lorsqu'on évalue les gains à court terme de la transformation immédiate de cette voie ferrée ?

Cette alternative inacceptable provient de la perpétuation de solutions bâtarde, où l'on souhaite instaurer une circulation ferroviaire intensive sur une voie conçue pour des circulations douces : transports en commun de banlieue !!!

Pour les riverains et usagers du RER C, seule une vraie solution d'interconnexion pour les TGV, un vrai axe de développement du fret pour la desserte de la région francilienne sont attendus, possibles et valables.

Oubliez la solution d'attente du RER C et reconsidérez le problème :

- accélérez l'interconnexion-sud, au moins sur le tronçon Massy-Antony-Wissous et faites circuler les TGV en souterrain,

- réalisez le barreau-sud en aérien loin des habitations, en passant le long d'Orly, dans des zones qui sont déjà non constructibles.

Et pour mémoire quant à l'urgence du besoin, le budget de relance de 26 milliards d'euros débloqué en 2007 n'a pas été utilisé pour ce projet...

Dans tous les cas et par tous les moyens, les habitants d'Antony s'opposent et s'opposeront à l'imposture de la transformation du RER C en autoroute ferroviaire.

14/01/2012 – Philippe DENEUVILLE

Ci joint une photo prise par la fenêtre de de ma chambre à coucher rue de Massy. Le mur actuel bordant la voie ferrée fait 1.9m de haut. Le mur antibruit ferait 2.5 m.

La photo montre l'inutilité de ce mur de 2.5m, beaucoup trop bas.

Je demande soit que la voie soit enterrée soit à la rigueur une mise en caisson de la voie verrière

Cordialement

P Deneuille

Pour visualiser le document accompagnant cet avis, cliquez sur le lien ci-contre : [Photo-PDeneuille \(PDF, 1Mo\)](#)

21/12/2011 – Philippe DENEUVILLE

Les pavillons dont le mien qui bordent la rue de Massy sont construits à flanc de colline et surplombent les voies ferrées. Le mur antibruit de 2.5 m de hauteur prévue à partir de la chaussée diminuera sans doute l'augmentation de bruit dans mon garage mais pas dans les espaces de vie dans les étages au dessus : les voies doivent être enterrées même si nous souffrirons pendant un semestre ou 2 des nuisances du chantier.

Les lignes électriques, de télécommunications de nos rues sont en cours d'enfouissement et il doit en être de même pour des infrastructures aussi impactantes sur nos vies que des lignes ferroviaires.

Quant à re construire un "mur de Berlin" rue de Massy, de plus de 2.5 m de hauteur, ce n'est plus d'actualité.

Le mur de la rue de Massy réfléchirait le bruit sur les pavillons nord, je ne suis pas sûre qu'ils apprécieraient cette mesure.

Concernant les références à la réglementation française en terme de bruit, la permissibilité de nos normes revue par le ministère de l'Industrie concernant les radiations, l'amiante, le pyralène, les ondes électromagnétiques, le médiateur et autres médicaments... me font m'interroger sur la comparaison des normes utilisées par RFF avec d'autres pays d'Europe du Nord par exemple.

12/12/2011 – Eric LEROY

Bonjour,

en regardant le document RFF "préconisation de protections acoustiques au titre de la réglementation", sur la partie Massy-Verrières à Chemin d'Antony., je constate que les écrans réfléchissants ne sont proposés qu'au Sud de la ligne. Le risque est de réfléchir et concentrer les nuisances sonores sur la partie nord du tracé.

09/12/2011 – Jean-Yves PERON

Quel est l'avenir des aiguillages inutiles car inutilisés depuis plus de 3 ans sur WISSOUS : Suppression (demandée par les riverains) ou réutilisation ? Dans ce dernier cas : quand, par qui et pour quelle utilisation ? Une protection acoustique est dans ce cas absolument nécessaire.

09/12/2011 – Jean-Yves PERON

Dans les normes de bruit existe-t-il des valeurs à ne pas dépasser entre les valeurs moyennes et les valeurs crêtes de bruit?

Ce sont les valeurs crêtes qui sont agressives (+20 db soit 100 fois plus que la valeur moyenne). Pourquoi l'avis du corps médical n'est pas demandé, dans cette concertation, sur les nuisances créées par RFF

09/12/2011 – Jean-Yves PERON

Sur WISSOUS, les 3 points de mesure de bruit ont été choisis par RFF ou ACOUSTB ?

Pourquoi ne pas avoir choisi les zones les plus bruyantes que sont les rue Chateaubriand et début de le rue Robert concernées par des aiguillages inutilisées depuis 3 ans mais très sonores. Nous demandons que des mesures de bruit complémentaires soient faites dans ces rues en concertation avec les riverains concernés.

07/12/2011 – Fabien FEUILLADE

Pour une nouvelle approche du projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton

On l'a vu, entendu, lors des premières réunions de « concertation », RFF n'a pratiquement pas évolué depuis 2003 concernant le projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton. RFF n'a, en effet, retenu dans l'opposition de milliers de riverains Antoniens que la question de l'élargissement de la plateforme de la rue des Chènes et Chemin latéral. Aussi, hormis l'abandon de l'élargissement de la plate forme, RFF revient aujourd'hui avec un projet quasiment identique à celui proposé en 2003. La seule proposition nouvelle est la prise en compte du projet présenté en

2004 par le maire d'Antony pour compléter le dispositif de protection au-delà du pont des Garennes par un mur anti-bruit quasi continu sur l'ensemble de la traversée de la ville et la suppression du passage à niveau de la rue Mirabeau par pont rail interdisant de fait l'enfouissement de la ligne LGV. Certaines propositions ont même disparu comme par exemple la passerelle destinée à désenclaver le quartier du Grand Ensemble du Noyer Doré.

On le voit, indépendamment de l'opportunité de ce projet contesté et contestable compte tenu de la prochaine réalisation de l'Interconnexion-Sud des LGV (à l'horizon 2020/2025) et des projets d'aménagement des réseaux de transports collectifs prévus dans le cadre du Grand Paris, RFF est incapable de proposer un projet acceptable par les riverains et compatible avec les nécessaires besoins de développement du trafic ferroviaire notamment le trafic RER B et C en région Ile de France. En effet, nous l'avons dit lors des réunions de travail, RFF se réfugie derrière la réglementation en vigueur et ne propose pour l'essentiel d'autres solutions complémentaires au projet de 2003, après études approfondies, que la réalisation de quelques centaines de mètres de murs anti-bruit.

Quant à la RATP pourtant investie dans cet aménagement, elle préfère désertier la concertation sur un projet qui lui est manifestement imposé et qui, si l'on lit avec attention le dossier, peut compromettre momentanément le développement de la ligne B du RER mais aussi, la sûreté du trafic en cas d'incident sur la zone de la plate forme de la rue des Chènes.

Si, RFF et les commanditaires du projet – l'Etat, les Régions et pour ce qui concerne le passage à niveau, la mairie d'Antony – entendent maintenir ce projet contre l'avis des riverains alors pourraient-ils faire preuve d'audace et d'imagination en considérant qu'il s'agit d'une opération d'intégration particulièrement complexe qui doit prendre en compte les intérêts légitimes de l'ensemble des parties.

Ce projet à notre avis n'est pas anodin puisqu'il s'agit d'augmenter très fortement le trafic ferroviaire (TGV et RER voire Fret) en zone fortement urbanisée. La réponse en ce qui concerne son intégration ne peut donc être anodine et faire l'objet d'un traitement « réglementaire » comme semble vouloir l'imposer RFF.

Des solutions novatrices respectueuses du cadre de vie et de l'environnement des populations concernées permettant l'accroissement du trafic souhaité par les pouvoirs publics, doivent être recherchées.

C'est pourquoi, « Citoyens à Antony » propose, si ce projet est maintenu bien que provisoire, une nouvelle approche de l'insertion de la ligne Massy-Valenton. Il s'agirait d'organiser un concours par appel d'offre ouvert aux cabinets d'urbanistes, d'architectes et autres intervenants sur l'aménagement urbain (pourquoi ne pas intégrer ce projet dans une réflexion additionnelle au projet du Grand Paris, projet d'ensemble au-delà du seul projet d'aménagement des transports franciliens) pour proposer un projet novateur prenant en compte les besoins de l'ensemble des parties concernées, s'inscrivant en cohérence avec la perspective du futur aménagement du Grand Paris, intégrant et anticipant les enjeux environnementaux, sociaux et économiques à venir. Au terme de ce concours par appel d'offre, le public, les citoyens, seraient invités à donner leur avis sur les projets proposés.

Dans un premier temps, la concertation actuelle pourrait être complétée par un atelier dont l'objet serait de définir les grands axes du cahier des charges à proposer au concours d'appel d'offre.

Fabien Feuillade
Conseiller municipal d'Antony
Conseiller communautaire
Président de « Citoyens à Antony »

26/11/2011 – Irène et Michel DEMASSARD

Ce projet a été conçu comme un jeu vidéo et sa réalisation se heurte au réel ; ce n'est plus qu'une machine infernale qui pour aboutir doit tout broyer sur son passage.

Les conséquences sont démentielles et ont été démontrées depuis 2003.

Dans l'hypothèse de sa mise en route : par ex. arrêt de la circulation des trains (RER B et C – TGV) pendant une longue période.

Ce ne sont plus seulement les riverains et les habitants d'Antony qui seront touchés et chaque jour il y aura de petites émeutes pour l'accès au bus de remplacement (nous avons l'expérience des jours où il y a « accident grave de voyageur »).

Conséquences multiples sur la vie des usagers (profession, santé ... qui règlera ?).

Complètement irréaliste : les rue d'Antony ne pourront pas absorber un tel trafic (bus, camions, engins de travaux).

Quels sont les tonnages limites que peuvent supporter les 2 ponts qui enjambent les 2 voies ferrées ?

Pour les riverains : travaux jour et nuit (bruits) : conséquences sur leur vie familiale, leur santé, leur vie professionnelle.

Les vibrations engendrées par l'utilisation de gros engins de travaux publics, les travaux de terrassement vont entraîner inévitablement des dégâts sur les constructions proches de même que le passage en continu de gros camions (ex. chemin latéral).

La perte de valeur immobilière de nos propriétés n'a jamais été évoquée lors des réunions de concertation !! Entre 2 murs de protection phonique ? le chemin latéral sera une enclave.

Le projet, à l'étude depuis 2003, n'a nullement été amélioré et comporte des aberrations : les TGV se retrouveraient toujours sur les 2 voies du RER C après la gare des Baconnets et rencontreraient donc, comme maintenant, les RER C (au ¼ h ?), ce qui ne fonctionne pas aujourd'hui ne fonctionnera pas demain.

Cette promotion du TGV à n'importe quel prix n'est pas réaliste. Sauf aux périodes de vacances, ils ne sont jamais complets (pour preuve les promotions diverses de la SNCF – par ex. « offre duo »).

Dès 2012 nous allons connaître une période de sévère récession.

Il faudra lutter chaque jour pour survivre et les usagers n'auront pas les moyens de s'offrir les voyages en TGV.

Il faut donc se projeter dans un avenir plus lointain et poursuivre et activer les études d'un tracé en site propre – y consacrer les crédits (étonnés de voir l'argent gaspillé pour la publication de belles plaquettes en papier glacé ... en surnombre et n'apportant aucune nouvelle information ou pour tenir toutes ces réunions d'information.).

Le Conseil Général veut dépenser des crédits pour remettre la Bièvre à l'air libre : utilisons-les pour avancer dans le projet d'avenir en site propre.

L'honneur de la Municipalité d'ANTONY sera de s'opposer avec vigueur à ce projet avec le soutien de ses administrés.

24/11/2011 – Bruno EDOUARD

L'avis de l'Agence régionale de santé sur les conséquences sanitaires du projet a-t-il été demandé ? Cet organisme est-il partie prenante à la concertation ?

24/11/2011 – Bernadette ARSENE

A projet pharaonique et démentiel travaux démentiels. Avez vous penser aux nuisances durant ces travaux : Arrêt de la circulation des trains RER B, RER C, TGV, pendant un temps relativement long.

Travaux nuit et jour

Problèmes pour ceux qui iront travailler tous les jours et dont les transports sont déjà très perturbés Problèmes pour tous les riverains qui eux non seulement seront en retard à leur travail, mais qui la nuit ne pourront pas se reposer Qui les dédommagera s'ils sont malades, renvoyer de leur travail, à l'heure où toutes les caisses sont vides Comment la ville d'Antony absorbera t-elle aux heures de pointe les bus qui seront mis en place le temps des travaux pour véhiculer les travailleurs, et l'école Ste Marie comment feront les écoliers ?

Toutes les rues seront impactées : avenue Pajeaudcar il n'y aura pas que des bus, il y aura aussi les camions et les engins de travaux.

En résumé pour un projet qui date de 2003 ce dernier soi-disant amélioré n'apporte rien de plus réellement :

Ces TGV se retrouveront toujours sur les 2 voies du RER C après la gare des Baconnets et rencontreront les RER C comme aujourd'hui qui eux paraît-il rouleront au 1/4H Aujourd'hui ça ne marche pas, alors demain ce sera pire.

En 1985, pourquoi ne pas avoir fait 2 voies

Maintenant vous gaspillez nos deniers à coups de plaquettes et de réunion pour soi-disant nous informer, vous feriez mieux d'activer les études pour un tracé en site propre, améliorer le trafic des RER C, la RATP devrait aussi voir comment elle transporte les gens sur le B (comme du bétail) En souhaitant que nos Grands Dirigeants vont ouvrir leurs yeux et leurs oreilles pour une fois faire preuve de bon sens, afin de ne pas entériner un projet qui, s'il avait vu le jour en 2003 était obsolète en 2010, et en 2011 rien n'est fait.

13/11/2011 – Gwen BOURDAT

Résidente du Chemin Latéral depuis peu, je suis ainsi que tous les voisins de la rue, directement concernée par ce projet. Augmentation du trafic à l'arrière de la maison (ligne C) et ajout d'une ligne SNCF devant la maison (ligne B) Vous comprendrez donc que nous soyons en opposition totale à ce projet, établi par des gens qui ne souhaiteraient certainement pas eux mêmes avoir à subir de telles nuisances.

Je suis effondrée, j'ai 2 enfants en bas âge et j'ai peur que ce projet aboutisse et nous fasse vivre l'enfer à court et long terme.

Nous espérons que les pouvoirs politiques antoniens sauront entendre notre détresse.

Merci par avance.

13/11/2011 – Bruno EDOUARD

Quelles protections sont prévues au niveau des zones de cisaillement ? En effet, rue des Chênes, la voie RER-B se rapprochera des habitations et Chemin Latéral, la nouvelle voie TGV sera toute proche.

11/11/2011 – Jean MARTINS

Bonjour,

Après avoir étudié ce projet, j'ai vraiment l'impression que les habitants du Chemin latéral sont vraiment laissés à l'abandon. Ils semblent pourtant être parmi les plus concernés par ce projet, que ce soit par la création de la seconde ligne comme par l'augmentation du trafic sur la ligne C. Cette ligne C est située à 4 mètres des voies. Elle est heureusement surélevée par rapport au niveau du RDC des maisons, mais ce n'est pas le cas pour les maisons situées au début du chemin Latéral, qui sont au même niveau que les voies.

Si le projet devait aboutir, Il me semble donc impératif de prévoir une solution acoustique optimale pour la protection du bruit occasionné par l'augmentation du RER C+TGV pour les habitations situées du 1 jusqu'au moins le 10 chemin Latéral (notamment en terme de hauteur)

Merci de votre compréhension.

11/11/2011 – Michel MINIER

Je voudrais que RFF considère sérieusement – et donc chiffre – la possibilité de faire rouler RER C et TGV à l'intérieur de "Tubes" insonorisés, qui pourraient être totalement, partiellement, ou pas, enfouis.

Les réponses des études devraient être à la fois techniques (prévision quantitative et qualitative des nuisances sonores, prévision des vibrations, causes de fissuration des bâtiments, champ électromagnétique au voisinage, ...) et économiques.

L'idée n'est pas nouvelle et avait été suggérée par Mr Devedjian, entre autres.

11/11/2011 – Claude JEHAN

Compte tenu des nuisances actuelles (vibration du sol et de la vaisselle rangée dans un meuble situé dans mon séjour quasiment à chaque passage de TGV – ce qui ne se produit pas au passage des RER -) la première chose à faire dans le cadre du projet est de protéger les riverains des nuisances actuelles avant d'imaginer une augmentation du trafic.

Située allée du Clos des Mûres, ma maison jouxte la voie ferrée et mon séjour est situé à une dizaine de mètres des voies ferrées qui doivent être insérées dans un tunnel type coulée verte, tunnel à habiller de verdure pour qu'il se noie dans l'environnement du quartier.

08/11/2011 – Christophe SCHLOSSER

Antony est une ville disposant d'un cadre de vie confortable.

La présence de travaux, même s'ils peuvent être gênants et long (sur 1 ou 2 ans) peut être pénible mais tolérable dans l'hypothèse où l'objectif à atteindre est une baisse des nuisances.

Dans l'hypothèse contraire d'une éventuelle augmentation des nuisances, qu'elles soient visuelles ou sonores, cela ne saurait être acceptable, d'autant si l'on considère, qu'il ne s'agit, théoriquement que d'une solution temporaire, pour palier à l'absence de stratégie long terme ou d'absence de sa mise en oeuvre.

07/11/2011 – Cadys SOSNOWSKI

Avant même de commencer, l'accélération des TGV depuis quelques temps entraîne un bruit assez conséquent. Je suis rue du Chemin de Fer et ma chambre donne sur la voie. Le matin si la fenêtre est ouverte, nous sommes réveillés ; agréable en été. Le barbecue (à l'arrière de la maison) est interrompu au niveau des conversations lors du passage d'un TGV. Quand je pense qu'il vont aller plus vite ...

Enfin des vibrations sont sensibles lors des passages.

Enfin le bruit des travaux la nuit avec les matériels qui "usinent?", les intervenants qui s'interpellent ne me laissent rien présager de bon pour l'avenir d'un tel projet. Enfin tout ceci baisse la valeur de notre maison (suaf pour les impôts locaux évidemment).

07/11/2011 – Josette LEMONNIER

Je suis propriétaire depuis 1982 d'un pavillon, rue de Verdun à ANTONY et je suis directement concernée par les nuisances que peuvent engendrer l'augmentation du trafic.

Etant donnée que la ligne passe au fond de mon jardin l'impact sera énorme tant sur les nuisances que sur la valeur de mon bien.

Pour ces raisons je souhaiterais qu'il soit creusé un tunnel et qu'il soit installée une coulée verte comme il y a déjà sur Antony d'autant plus que le passage à niveau de Fontaine Michalon est à proximité.

Je suis tout à fait contre ces panneaux d'insonorisations tout à fait disgracieux et qui projettent de l'ombre.

Salutations distinguées.

Madame LEMONNIER .J

06/11/2011 – Nicole FOUCHER

En fait, il s'agit d'un PERIPHERIQUE FERROVIAIRE où vont s'entrecroiser :

- les TGV français et européens*
- les RER B*
- les RER C qui vont se multiplier*
- le FRET qui va se développer*

On nous dit que c'est provisoire ... pour au moins 15 à 20 ans ! Dans tous les cas, il restera la ligne de Normandie et le FRET.

RFF prévoit de creuser une tranchée de 5 m sous le parking des Baconnets et une voie couverte sur 40 m, le trafic restant aérien ailleurs, notamment au passage à niveau.

QUI DOIT ÊTRE PROTEGE DES NUISANCES ? LA GARE DES BACONNETS OU LES RIVERAINS ?

CE PROJET NE CONVIENT TOUJOURS PAS !

05/11/2011 – Philippe CROQ

Vous parlez d'une concertation sur Antony, Massy et Wissous mais il faut aussi prendre en compte les habitants Rungisais qui logent pres de la gare de Rungis La Fraternelle.

Comptez vous les associer aux travaux ?

Si oui comment ?

D'avance, merci