

CONCERTATION PUBLIQUE VOLONTAIRE

**Avis et contributions déposés sur l'atelier n°2
sur les protections pour le quartier
de Fontaine-Michalon**



AMÉNAGEMENTS ET PROTECTIONS
LIGNE MASSY-VALENTON
SECTEUR OUEST

AVIS

Vous retrouverez ici les avis déposés sur le site Internet.

22/01/13 - Paulette TREFLES

Bonjour ,

Mon fils m'a transmis les différentes variantes proposées pour la suppression du passage à niveau .

Je demande que l'on revoie:

1) que le déplacement des voies ne soit pas aussi important ; c'est déjà bien bruyant actuellement alors que sera demain : invivable les fenêtres ouvertes , ou dans mon jardin 2) sur la variante 1 pourquoi ne pas mettre le passage souterrain plus à droite que son emplacement prévu , il y a de la place à ce moment là pour la rampe d'accès et cela permettrait de réduire le déplacement des voies .

Je plains les gens qui habitent à côté de l'accès au 85 rue Mirabeau si votre projet se réalise . Autant je suis d'accord pour que les voies soient décalées de la rue de Massy , car il n'y a pas d'habitations après la cité Duval mais avant le passage à niveau les voies sont déjà bien proches des habitations avec les nuisances Conclusion : il vous faut trouver une solution qui satisfasse tout le monde

22/01/13 - Patrick TREFLES

Bonsoir , suite aux variantes adressées , je constate que le déplacement des voies (le nombre de mètres n'est pas précisé, de même que le relèvement en hauteur des voies) envisagé ne fait que décaler les nuisances du sud vers le nord et que l'immeuble et le pavillon situés près de l'accès au 85 rue Mirabeau , se retrouvent très près des voies . Ne peut-on trouver un juste milieu entre la position actuelle des voies et les futures si le déplacement des voies est maintenu . e plus sur la variante 1, il existe beaucoup d'espace au sud de la voie /au nord , à l'emplacement de l'actuel PN,; la rampe d'accès ne peut-elle être au nord plutôt qu'au sud?

Philippe DENEUVILLE

Concrètement, bien que je sois favorable à la suppression logique du PN, je m'oppose à un tel déplacement des voies qui ne règle pas les nuisances et ne font que les décaler .

A qui chez RFF envoi t'on les devis pour les changements de nos fenêtres de la rue de Massy, celles qui ne sont pas protégées par le mur anti bruit au dessus de 2.5 m du sol ?



Réponse de RFF :

Le déplacement des voies vers le nord est indispensable pour insérer toute boucle routière sans supprimer la rue de Massy. Ce déplacement a été réduit au niveau du 85 rue Mirabeau et son impact acoustique absorbé par les écrans ajoutés.

Avec le déplacement des voies lié à la suppression du passage à niveau, au niveau du 17 rue de Massy, l'écran sera situé environ à l'endroit où circule le TGV sur votre photo. La voie où circulent les TGV et les RER C sera donc aussi éloignée de 10m. Si on ajoute l'écran à ce déplacement de la voie nos simulations acoustiques donnent les résultats suivants pour votre maison :

– le 2ème étage : 60 décibels en moyenne aujourd'hui, 63 demain avec le projet sans protection (déplacement des voies et hypothèses de circulation maximalistes cf. infra), on revient à 59 décibels avec l'écran.

– Pour le 1er étage : 58,5 aujourd'hui, 62,5 avec le projet sans écran, 56,5 avec le projet avec écran.

Et encore moins pour le rez de chaussée. L'effet est le même sur les maisons voisines.

Nous ne constatons pas d'augmentation du bruit au 2ème étage même en simulant la pire des situations acoustiques. Si on parle non pas en moyenne mais en pic sonore le bruit d'un TGV – qui d'après nos mesures au 39 rue de Massy – est entendu à la fenêtre du 2ème étage à 75 décibels sera, par l'écran et le déplacement des voies, abaissé à 70 décibels.

Pour une meilleure compréhension voici les trafics des trains pris dans les simulation acoustiques :

Hypothèses de circulation pour simulation acoustique

	Situation actuelle	Situation avec la ligne actuelle portée à son maximum	Situation réaliste avec la ligne aménagée	Situation maximaliste avec la ligne aménagée (théorique)
TGV	41	52	64 (capacité d'accueil sans nouvelle signalisation ERTMS)	74 (capacité d'accueil avec nouvelle signalisation ERTMS)
RER C	65	65	88 (demande actuelle : 1 RER C au 1/4h en heure de pointe)	150 (1 RER C au 1/4h toute la journée)
Fret	4	8	8	8

Hypothèse maximaliste retenue pour simuler le bruit ferroviaire

24/01/13 - Anne LOUSTALOT

Rappelons que si nous participons à ces réunions sur les murs anti-bruit proposés par RFF, nous persistons à juger le 'projet RFF' totalement irrationnel :

- Nous refusons la suppression du passage à niveau de Fontaine Michalon au nom de la 'sécurité'(0 accident en 50 ans) car il nous expose à une augmentation non contrôlée du trafic ferroviaire...
- Nous contestons le bien-fondé du projet RFFF car il va générer 4 ans de travaux et de nuisances pour une durée 'transitoire' de 2020 à 2030, sans pression réelle de développement économique (...)
- Nous acceptons les protections acoustiques dans la mesure où elles s'intègrent dans la configuration actuelle de la voie ferrée : intercalées entre les peupliers, qu'il faut conserver, et la voie ferrée, qui n'a pas de véritable raison de changer, car elle est conçue pour les transports en commun de proximité !
- Nous nous indignons du mode de calcul légal des nuisances sonores, qui ne distingue pas le jour et la nuit ! Ainsi, selon l'expert acousticien, le train de fret d'1 heure du matin produit 90 décibels et peut réveiller les riverains, mais il ne se traduit que par 3 décibels pour 24 heures dans l'indicateur d'impact pour les riverains.
- Nous nous étonnons que le bruit n'ait pas été mesuré pour chacun des immeubles de la résidence Guillebaud, de la résidence Lavoisier ainsi que du collège et du lycée Descartes, et ce d'autant plus que l'unique immeuble évalué a montré la nécessité de protections phoniques renforcées....

26/01/13 - Matthieu TREFLES

Bonjour ,

Le déplacement des voies vers le Nord est trop important au niveau du passage à niveau ; vous allez créer des nuisances encore plus importantes vers les habitations de la rue Mirabeau à proximité du passage à niveau , les habitations des résidents rue Ch Lebeau et rue Esther dont les fenêtres donnent sur les voies et vous défigurez le paysage .Je m'oppose donc à ces travaux qui ne satisfont personne.

- **Claude JEHAN, 26 janvier**

Comme le confirme les études acoustiques produites en réunion du 22 janvier 2013, les écrans prévus ne servent pratiquement à rien car d'une hauteur nettement insuffisante.

D'autre part plus personne ne parle des vibrations pour lesquelles l'ingénieur présent m'a confirmé qu'il ne maîtrisait pas ces phénomènes.

En attendant ma maison continue de se fissurer et se détache de la maison voisine qui est mitoyenne. Qu'est-il prévu pour remédier à ces problèmes? Que dois-je faire? Qui va prendre en charge les travaux?

Je confirme, comme je l'avais dit au chef de projet lors de la visite sur le terrain que les protections doivent être de 4m minimum pour atténuer le bruit et protéger les habitants situés en bordure des voies des regards des voyageurs lorsque les trains sont à l'arrêt, problème non évoqué à ce jour.

27/01/13 - Gilles et Jocelyne MAYNARD

Contribution MAYNARD

27/01/13 - Jean-Marc FEUILLADE, "Citoyens à Antony"

Nonobstant notre opposition de fond au projet d'aménagement de la ligne Massy-Valenton compte tenu de la réalisation de l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse au Sud de l'Ile de France, nous tenons, dans le cadre de la seconde phase de concertation, à vous faire part de nos remarques et suggestions concernant le projet de suppression du passage à niveau (PN9) dans le quartier Michalon.(Nous ne retenons que le projet n°1 – boucle courte car nous avons bien compris que c'est ce projet qui est porté par RFF et le Maire d'Antony)

- Ce projet comporte la suppression d'une vingtaine de places de parkings automobiles alors que dans la situation actuelle, il manque des places de stationnement – le quartier est envahi quotidiennement de voitures ventouses dans les rues adjacentes à la gare RER B. Dès lors, si vous maintenez votre projet, il faut envisager la construction d'un parking souterrain (par exemple sur le terrain municipal de l'actuel parking cité Duval). Il conviendrait donc de faire une étude sur le besoin de places nécessaires pour favoriser le développement de l'utilisation du transport RER B à partir de la gare Michalon. Pouvez-vous nous dire si la suppression de places de parkings telle que vous l'envisagez est conforme au Plan Local d'Urbanisme ou la ville devra-t-elle engager une révision de ce règlement d'urbanisme ?

- Concernant les circulations douces, votre projet nous semble totalement inadapté voire dangereux pour les cyclistes et piétons. En effet, si vous envisagez la limitation de vitesse routière sur la voie nouvelle, vous n'indiquez pas de mesures physiques dissuasives pour imposer cette limitation. Le carrefour des rues Massy, Mirabeau et voie nouvelle, ne comporte dans votre projet aucune mesure de protection pour sécuriser la traversée des piétons, ne pouvez-vous prévoir des passages souterrains sécurisés ?
- Quant à la circulation de cyclistes, pourquoi ne pas prévoir d'intégrer une piste cyclable (sécurisée) dans la voie nouvelle ? Pourquoi vouloir imposer une utilisation conjointe piétons /cyclistes dans le passage souterrain ? Si vous deviez maintenir cette utilisation commune il nous semble impératif de séparer physiquement les flux de circulation piétons/cyclistes. Quels dispositifs seront mis en œuvre pour empêcher la circulation des cyclomoteurs dans ce passage ? La sortie Sud du passage souterrain abouti sur le trottoir. Comment s'évacue la circulation cyclistes en direction de la rue de Massy et Mirabeau sud ? Quelle cohabitation sur le trottoir entre piétons et cyclistes ?
- Pourquoi la mairie n'envisage pas le traitement de la rue de Massy en intégrant une piste cyclable à double sens qui permettrait aux habitants cyclistes du quartier Grand ensemble de rejoindre le quartier Michalon puis pour les élèves de rejoindre le lycée Descartes par un réseau de pistes cyclables, l'élu municipal aux nuisances environnementales ayant annoncé lors d'une précédente réunion la création d'une piste cyclable rue du chemin de fer dans le cadre de la remise en état de la rue suite aux travaux de RFF ?
- Concernant l'aménagement de ce quartier indissociable du projet RFF de suppression du PN9, il serait souhaitable que le Maire ou des représentants de la municipalité viennent expliquer les projets municipaux aux participants de cette concertation. Madame la garante ne peut-elle solliciter monsieur le maire pour cette nécessaire participation ?

« Citoyens à Antony »

27/01/13 - Pierre MANUELLE

Bonjour,

Il n'apparaît plus sur vos documents les protections acoustiques protégeant les habitations de la rue de Verdun (merlon de terre de 2m minimum de haut / niveau des voies). Il est impératif que ces protections soient prévues dans le projet mis en oeuvre. La densification du trafic impactera directement l'ensemble des habitations de la rue de Verdun. Il est impératif que des protections anti-vibratiles soient mises en place sous la voie, ainsi que des merlons de terre de 2,5m de haut minimum par rapport au niveau des voies.

Nous vous remercions de nous confirmer que ces protections seront bien mises en oeuvre.

Cordialement

29/01/13 - Christian LOBA

Bonjour,

Je ne vois plus de protections acoustiques sur les derniers documents ; le sujet n'a malheureusement pas été abordé lors de la dernière réunion du 22 janvier. Il est indispensable de prévoir des merlons de terre d'une hauteur de 2,50 m minimum pour protéger les riverains de la rue de Verdun. L'augmentation du trafic et de la vitesse des TGV nuiront considérablement les habitants de cette rue. Nous vous demandons donc que cette modification soit effectuée pour la prochaine réunion dans le respect des riverains.

Nous vous remercions d'avance de votre attention à notre requête afin de modifier les prochains plans.

29/01/13 - Alain & Monique CAZEAU

Nous demandons à la sortie de la boucle sous la voie ferrée une voie tourne à droite vers les Baconnets afin de réguler le flot de voitures (comme aujourd'hui puisque une partie des autos tournent vers les Baconnets ,à droite , après le passage à niveau) Ceci nous paraît indispensable car il faut impérativement réduire la circulation de la rue Mirabeau .

29/01/13 - Pascale BEAUMONT

Pourquoi les riverains de la rue de Verdun n'ont ils pas droit à des protections acoustiques?

Le fait d'installer un mur anti bruit côté rue des mûres ne risque t il pas de renvoyer le bruit vers la rue de Verdun ?

S'il est question des nuisances sonores dues à l'augmentation du trafic ferroviaire quid de celles imputables aux travaux ? (travaux de nuit? Évolution d'engins de chantier) Merci de vos précisions.

01/02/13 - Martine FALCO

L'autoroute urbaine que constitue actuellement la rue Mirabeau ne doit pas voir encore s'empirer sa situation .

La solution n°1 préconisée par RFF amène à ne pas gérer correctement les flots de circulation automobile et piétonne de la rue Mirabeau .

La circulation de la rue va augmenter par :

-le report de la circulation de la rue de Massy sur la rue Mirabeau (nous émettons de fortes réserves sur le nombre de véhicules empruntant actuellement la rue de Massy annoncé par RFF)

– le surcroit de circulation se rendant vers les ensembles des Baconnets que va engendrer la création de l'échangeur de l'A86

De plus la suppression des interruptions du passage à niveau actuel ne nous permettra plus de sortir nos véhicules de nos propriétés .

Toutes ces raisons nous incite à exiger que la situation actuelle ne soit pas aggravée ce qui implique qu'un accès aisé vers la rue de Massy soit maintenue .

Nous soutenons donc la solution n°7

Nous attirons aussi l'attention sur le fait que les piétons désirant se rendre vers la rue de Massy ou sur le trottoir des numéros pairs de la rue Mirabeau seront tous obligés de traverser la rue Mirabeau sur le passage piétons au droit de la rue de Massy en un emplacement le plus dangereux possible : route en pente et absence de visibilité du au virage . A ce jour ce passage n'est pratiquement pas utilisé et nous constatons déjà des freinages brutaux fréquents . Qu'en sera – t- il demain ? On pourra compter les morts !!!

Tout cela nous incite à exiger que toute proposition se fasse en s'appuyant sur l'étude d'un véritable plan de circulation prenant en compte non pas les comptages actuels de RFF mais les projections à venir.

La mairie au même titre que RFF se doit d'être partie prenante de cette étude de plan de circulation : il en est de la survie de ce quartier .

04/02/13 - Francois DESACHY

Concernant la suppression du passage à niveau, j'aimerais connaître votre avis sur: est ce qu'un encaissement des voies (hauteur des roues de trains) serait possible afin de réduire le bruit à la source? Additionner les mesures de protections (gabion plus écran de protection)?

Merci de votre réponse

05/02/13 - Gérard MERTENS

Bien qu'habitant du quartier Baconnets, je me sens concerné par la suppression du passage à niveau « historique » de Fontaine Michalon, le PN9, où tout gosse j'avais plaisir à voir passer les longs trains de marchandises sur la ligne stratégique.

En effet, pour rentrer chez eux depuis la métropole beaucoup d'automobilistes des quartiers Pajeaud, des Baconnets , du Noyer doré et du Grand Ensemble, afin d'éviter les bouchons du CD 920 et du CD 67A (rues Jean Monet puis Adolphe Pajeaud) utilisent un trajet alternatif consistant à longer le RER B depuis la Croix de Berny en passant devant l'hôpital privé, la gare d'Antony, celle de Fontaine Michalon puis sont amenés à franchir le RER C par le passage à niveau, assez fréquemment fermé, avant de tourner à droite pour prendre la rue de Massy jusqu'aux Baconnets.

C'est pourquoi, si dans le sens sud-nord toute la circulation descend la rue Mirabeau, dans le sens nord-sud elle se répartit dans une proportion 60/40 entre ceux qui montent et ceux qui tournent à droite.

Cela a été bien vu dans les variantes 5 ; 6 ; 7 ; 9 ; par l'adjonction d'une bretelle directe. Parmi celles-ci la n°9 me semble la plus pertinente, les avantages sont décrits dans le projet, entre autre c'est celle qui procède le moins aux expropriations et maintien au mieux l'aspect commercial actuel en sortie de gare (et permettra de le développer) quand aux inconvénients, moins nombreux que pour les autres solutions, on peut développer les contre-arguments suivants :

- PN fermé, seulement pendant le temps de réaliser les courbes de raccordement l'accès PMR pouvant être fait en deuxième phase après une mise en service provisoire du pont sur une seule file sens nord-sud, l'essentiel de la circulation sud-nord acceptant provisoirement d'être reportée sur le CD 920 qu'elle rattrape de toute façon habituellement à 90 % par la rue Monet.
- Interruption des trains pour fonçage du tablier ,pas plus que le temps de raccordement sur une ligne déviée.
- Circulation PMR coté sud, un ascenseur risque d'être l'objet de dégradations, pourquoi ne pas étudier une variante rampe perpendiculaire à la voie de chemin de fer en 3 volées et non comme dans toutes les études, réalisée parallèlement à celle-ci en 2 volées.
- L'impact sur les riverains de la rue de Massy ne sera pas supérieur à celui des solutions sans liaison directe vers l'ouest en effet : outre un gain de parcours pour certains usagers comme dit plus haut, cela à l'avantage de diminuer la circulation dans la raquette qui va se trouver devant les n° 1 à 12 de la rue de Massy .

Etant malheureusement absent de Paris lors de la réunion du 22 janvier, je tenais à m'exprimer avant la prochaine réunion de Jeudi 6 février et je vous remercie de votre attention.

Gérard Mertens

6/02/13 - Sylvie DEMESY

Je suis contre le déplacement des voies et le rehaussement , contre la fermeture du passage à niveau mais je suis pour l'enfouissement des voies et le respect du quartier commerçant.nous n'avons pas envie de vivre devant des murs de béton et une rue sinistrée!

6/02/13 - Jacques GUENAN

Je tiens a vous informer que ce projet me scandalise! Je suis évidemment contre le déplacement et le rehaussement des voies .nous n'aurons plus accès a la rue de massy, faire un détour pour rentrer chez soi ou se faire agresser dans un tunnel est inadmissible et inenvisageable!de plus la vie de quartier sera détruite sans oublier les obligatoires nuisances sonores et les vibrations jamais abordées sans compter la gêne des travaux!

6/02/13 - Michel GOBE

Commerçant depuis plus de 40ans, je suis très inquiet et contre ces projets. Je vous avais pourtant fait part d'une solution d'aménagement beaucoup plus logique et moins contraignante mais vous n'en avez jamais fait état.

Mes clients ainsi que les commerçants du quartier tiennent a garder leurs parkings, l'accès libre a la rue Mirabeau et de massy en totalité et sont contre le déplacement des voies ,contre la fermeture du passage a niveau et pour l'enfouissement des voies ferrées comme vous l'aviez fait a verrière le buisson ou le long de la coulée verte.

Les gens qui prennent le RER doivent pouvoir rentrer chez eux facilement et à toute heure sans passer sous un tunnel , lieu propice aux agressions par excellence!

6/02/13 - Nicolas GOMMEAUX

De nombreux piétons prennent la rue Mirabeau pour aller au RER et en revenir, et sur certains trottoirs (comme au dessus de la rue des Baconnets par exemple), il n'est pas très aisé de croiser d'autres piétons en sens inverse.

La dangerosité actuelle ne peut être accrue par une augmentation de trafic déjà très dense Il est indispensable de faciliter l'évacuation du trafic routier allant vers les Baconnets via la Rue de Massy comme le propose la variante 7

17/02/13 - Gilles et Jocelyne MAYNARD

Suppression du PN9

Suite à la réunion de concertation organisée par RFF, en présence de nos représentants municipaux, le 7 Février 2013,

Nous riverains du sud de la rue de Massy,
refusons la variante 7 car :

1. Elle dégradera notre environnement visuel : plus de murs de soutènement, plus de béton.
2. Elle dégradera notre environnement sonore : en plus de l'augmentation des trafics RER B/RER C/TGV, cette bretelle générera un double phénomène de résonance acoustique, dû à l'encaissement des voies routières, qui se propagera depuis le pont rail (10000 voitures/jour) sur toute la rue de Massy.
3. Elle augmentera, à terme, la circulation automobile dans toutes les rues du quartier, au détriment du cadre de vie des riverains.
4. Elle générera davantage de dangers : Pour gagner plus rapidement la gare de Fontaine Michalon, elle incitera les habitants du sud de la rue de Massy (piétons et cyclistes) à emprunter en sens interdit, la nouvelle bretelle routière de la rue de Massy pour déboucher dans un tournant sous un tunnel.
5. Elle n'aura aucun impact positif sur la circulation routière de la rue Mirabeau puisque aujourd'hui, déjà, les automobilistes qui veulent emprunter la rue de Massy le font.
6. Elle pénalisera les commerces de Fontaine Michalon puisque les flux de circulation seront déviés vers les Baconnets. Notre quartier se dévitalisera, perdra ses habitants, ses commerces et son activité.
7. Elle engendre une crainte très importante des riverains : ils redoutent que via cette bretelle vers la rue de Massy, une modification du plan de circulation dans le quartier conduise à une augmentation du trafic routier qui s'ajouterait à celle de la circulation ferroviaire en croissance programmée.

Souhaitons dans le cadre de la variante 1 :

1. Que l'amélioration des transports publics s'accompagne de la réduction du trafic routier sur l'ensemble du quartier, par exemple en développant les « zones 30 » qui incitent à une conduite plus souple des automobilistes, plus sécurisante, moins polluante et moins bruyante. Notre quartier deviendra alors plus attractif. Cette opportunité est à saisir.
2. Des protections phoniques, esthétiques et performantes soient mises en place sur les parties encaissées de la boucle routière.
3. La mise en place d'une circulation sécurisée des piétons et cyclistes.

18/02/13 - Patrick TREFLES

N'étant pas disponible pour la réunion du 28 février pour le quartier Fontaine Michalon ; je tenais à vous adresser mon avis suite à la réunion du 7 février :

-selon le projet de réhaussement d'1 m de la voie , de son déplacement au Nord ,de la hauteur des murs de protection et de la hauteur des trains et surtout TGV à double étage ; je demande que soit vérifié l'impact de ces modifications vis à vis des

habitations- rue ESther et Lebeau et Verdun qui se situent à un niveau inférieur aux , de voies tant dans leurs panoramas et luminosité qui je le rappelle font partie de l'équilibre de la nature humaine.

-que la hauteur des murs de protection (des 2 côtés) vers l'ouest à partir des immeubles du 85 rue Mirabeau ne soit pas relevés au delà des 2,50 m initiaux afin de ne pas plonger les pavillons de la rue ESther , Charles Lebeau, et du pavillon situé au bout de l'accès au 85 rue Mirabeau, dans une pénombre pénalisante pour le bien être de tous.

Quand je vois les hauteurs des murs réclamés par les riverains rue des Mûres demander des hauteurs de 4 m, alors que les voies vont s'éloigner de leurs habitations, je suis effaré .

-Que le déplacement des voies du sud vers le nord ne soit pas aussi important afin de ne pas augmenter les perturbations des immeubles jouxtant le passage à niveau .

-Sur les variantes proposées, ne peut -on pas déplacer légèrement vers l'ouest la pente d'accès au souterrain , ce qui permettrait ne moins déplacer les voies.

20/02/13 - Michel PERET

Vous trouverez [ci joint](#) copie d'un article du BMO d'Antony paru probablement en 2004 ou 2005 .

Cet article nous présente, je cite les termes de l'article, : "un projet enfin défini et finalisé par la SNCF après des années de discussions entre la SNCF et la ville " .

Il est curieux de voir que ce projet se rapproche des idées évoquées dans nos réunions .

Alors que fait-on aujourd'hui ? RFF veut imposer des nouvelles approches en reniant les études déjà menées Curieux cette concertation sur un projet déjà dit défini en 2005 !!!!!

Réponse de RFF

Merci pour ce document qui vient rappeler que ce projet de suppression du passage à niveau n'est pas neuf. Des habitants nous ont parlé de projet qui remonte aux années 70.

Si nous comprenons votre étonnement, nous tenons néanmoins à vous rappeler que la variante mentionnée dans le journal ci-joint présentée par la mairie et discutée avec la SNCF en 2004 a été refusée par les habitants en 2006. Aussi, en reprenant ce projet à la faveur de la concertation sur le projet Massy Valenton Ouest en 2011, RFF a réétudié toutes les variantes : enfouissement (impossible à cause d'interruption des lignes RER C, B et TGV) et variantes faisant passer la route sous la voie. 9 nouvelles variantes -dont celle mentionnée dans votre article- ont été imaginées avec les habitants. RFF et la Ville d'Antony les ont étudiées et présentées aux habitants lors de cette concertation avant d'en choisir une.

D'ailleurs, la variante présentée en 2004 n'a pas été privilégiée par les riverains lors de nos deux précédents ateliers. Elle ne recueillait donc toujours pas l'assentiment de ces derniers.

Aujourd'hui deux variantes différentes de celle de 2004 sont privilégiées car plus respectueuses du quartier et seront discutées le 28 février prochain.

28/02/13 - Didier FERRE

M.FERRE a déposé une contribution que vous pouvez retrouver [ici](#).

Cette contribution aborde plusieurs points :

- le trafic et sa fluidification
- les nuisances sonores
- la valeur des patrimoines
- la santé des riverains
- le passage à niveau

28/02/13 - Laurent SOUCHAUD

La solution n°1 ne permet pas de maintenir les flux de circulation actuel. Elle n'est donc pas acceptable.

Nous soutenons donc la solution n°7 qui permet de conserver l'accès à la rue de Massy en venant du nord de la rue Mirabeau.

D'autre part, nous regrettons vivement que la problématique du stationnement ne soit pas prise en compte dans les projets. Les deux projets présentés prévoient la suppression d'une trentaine de places de stationnement. (parking derrière commerces au nord du passage à niveau + parking rue de Massy). Le quartier manquant déjà de place de stationnement à cause de la proximité de la gare RER, cette diminution du nombre de places de stationnement n'est pas acceptable!

28/02/13 - Marianne GLACET

Toutes les propositions de suppression du PN9, ne correspondent pas aux attentes des riverains du quartier Fontaine Michalon.

La SEULE solution ACCEPTABLE pour TOUS, est celle du CANDIDAT MAIRE de 2008 élu, pour défendre l'intérêt de l'ENSEMBLE de SES ADMINISTRÉS sur cette option de faisabilité.

Il ne faudrait pas que ce revirement de position devienne le sacrifice des riverains de la voie de chemin de fer pour l'unique intérêt mercantile de RFF à accroître le trafic.

Si vous ne pouvez respecter l'avis des commissaires enquêteurs conformément aux exigences du maire de 2008, lors de votre première tentative de réalisation de votre projet:

LAISSEZ LE PN9 TEL QU'IL EST AVEC les PROTECTIONS obligatoires dû à l'ACCROISSEMENT du TRAFIC de VOTRE PROJET avec l'installation :

de murs FRACTALS ANTI-BRUIITS

de gabions

des rails soudés

des traverses en béton

QUESTIONS :

Quand est il des bruits de roulement en l'absence des rails performants sous brevet Arcelor Mittal ????? (leur coup ne dépassent ils pas l'enveloppe budgétaire ?????)

Sont ils toujours fabriqués ?

si non existe-t-il d'autres fabricants ? si oui, qui sont ils ?????

Pour ce qui est de l'accroissement de la dangerosité du PN9, avec un trafic doublé, organisons des concertations pour définir avec des spécialistes, la réalisation d'infrastructures sécurisantes (SELON L'AGENDA 21) pour les véhicules et les piétons, MOINS PENALISANTES POUR LES HABITANTS vivant aux abords du PN9 DU QUARTIER FONTAINE MICHALON.

Si les engagements passés ne peuvent pas être respectés.....

28/02/13 - Pierre Grenaille

Ne serait-il pas opportun de profiter du déplacement de la ligne et des travaux aux alentours du PN pour étudier la faisabilité de la construction d'un collecteur d'eaux usées longeant la voie ferrée?

Ce collecteur serait utile sur la partie de voie parallèle à la rue des mûres (de la rue Mirabeau à la RD920) car il éviterait bon nombre de pompes de relevages des habitations situées entre la voie et la rue des mûres. Un écoulement "passif" est nettement plus sûr, moins coûteux (argent et énergie) que la solution de relevage.

28/02/13 - Pierre Grenaille

Les scénarios mis en avant présentent la destruction de places de stationnement de part et d'autre du PN.

Ces stationnement sont très largement utilisés, tant par les usager du RER que par les clients de passage des commerçants.

La situation de stationnement étant déjà très difficile et le manque de place étant flagrant (débordement du parking RER B, "squat" de places dans le quartier et stationnement sauvage), une telle suppression ne peut se faire qu'au détriment de la fréquentation du RER B et des commerces (clients de passage du RER ou client automobilistes de passage) Au lieu de supprimer des stationnement, il faudrait en construire davantage afin de coller à la politique de transport prévalant pour le grand paris: limiter les transports en voiture et favoriser le transport en commun.

L'argument de favoriser les transports en commun est d'ailleurs un pilier de ce projet: améliorer la fréquence du RER... C. Il serait bien que cela ne se fasse pas au détriment de son cousin RER B – qui certes souffre de nombreuses difficultés, mais je ne doute pas, comme le RER C aspire à mieux servir ses clients.

02/03/13 - Philippe Deneuve

A) Sur la variante 7

Elle fut rejeté unanimement par la table du quartier de l'atelier du

28 février pour notamment :

1) des raisons de dangerosité de la pente pour les piétons, cyclistes , vélos qui prendront la bretelle en sens interdit comme ils le font aujourd'hui dans la rue de Massy. La dangerosité du passage piéton de la rue Mirabeau est annulé par la création d'une passerelle piéton dans l'espace vert au niveau du 10 rue de Massy. Le carrefour souterrain ferait un carnage.

2) pour l'augmentation de bruit pour les riverains de la rue de Massy avec une caisse de résonance en béton en bas de chez eux ainsi que pour les habitants du quartier qui verront dans leurs rues se déverser le bruit indéniable de la rue Mirabeau

3) pour des raisons d'insertion paysager puisque la bretelle interdira la présence d'un espace vert et de pollution visuel puisque une pente en béton est moins jolie qu'un arbre, arbres existant aujourd'hui entre les 2 voies (des lignes B et C)

B) Merci de m'avoir fait une réponse personnalisée à ma question précédente. Si elle montre une baisse des dB au RDC, 1er et 2ieme, elle ne répond pas à mon inquiétude dans ma chambre à coucher d'ou la photo fut prise (3ieme niveau).

Je comprends que si un niveau de 80 cm au dessus des rails qui seront élevés d'un mètre (à confirmer par vous) par rapport au niveau actuel est visible de ma fenêtre, je serai impacté. Merci de me le confirmer. Je suis prêt à laisser un (vieux) escabeau de 1m +0.8 m sur la voie TGV la plus éloigné pour faire un point de référence la nuit le temps d'une photo de mon 3ieme niveau. Le dernier train passe à quelle heure?

Les tableaux remis le 28 février montrent une augmentation de bruit au RDC de 52.5 à 54dB , dans mon garage donc à priori avec un impact mineur sauf si le bruit monte au travers de ma maison. Est ce un effet de diffraction sur l'arête du mur anti bruit ou un erreur ?

C) Les engagements que j'attends de RFF

– les moyens anti bruit et anti vibration mises en oeuvre pour la nouvelle voies (tapis, ballastes, joints, soudage,...).cf la liste donnée en 2012 par une des associations de défense,

– la description des moyens mises en oeuvre pour exploiter/conservé l'efficacité des protections. L'argument sur l'utilisation d'un ballast neuf est inquiétant car un ballast est neuf pendant combien de jours?

– les moyens anti reflexions et anti graffitis (grillage à 20 cm avec végétaux) sur les parois des murs anti bruit

– la conservation des Cyprès et l'aménagement d'un espace vert avec une passerelle piétons

02/03/13 - Michel PERET

Remarques importantes concernant les deux variantes RFF N°1 et n°7 *Le passage piétons situé rue Mirabeau à hauteur de la rue de Massy devient le passage obligé des piétons se rendant ou provenant de la rue de Massy et de la rue Mirabeau coté n°s pairs. Hors ce passage n'offre aucune visibilité pour les piétons, car d'une part situé actuellement en plein virage sur une rue en pente descendante d'un côté, et d'autre part dans l'avenir en plein virage sur une rue montante. A ce jour il n'y a quasiment aucun piéton qui emprunte ce passage très dangereux ; il a été d'ailleurs constaté que les piétons désireux de traverser la rue le font en pleine voie en amont du passage en un lieu où la visibilité vers les véhicules est bonne : cela promet dans l'avenir des accidents probablement mortels.

Il faut aussi ajouter, que le matin, bon nombre de piétons courant pour attraper leur train traverseront alors le passage sans prendre réellement le temps d'observer la circulation automobile.

.Il convient d'ajouter que la fréquentation piétonne nouvelle sur le passage piétons de la rue Mirabeau impliquera aux heures d'affluence une occupation piétonne de ce dit passage d'environ trente minutes par heure venant réduire d'autant la fluidité automobile ainsi que le débit admissible (un piéton met 6 secondes pour traverser ce passage : donnée du CERTU pour une chaussée de 7 mètres de largeur) *Les deux variantes suppriment tout le stationnement auprès du passage à niveau au sud côté rue de Massy ainsi que celui du parking implanté au nord sur la rue Mirabeau (récemment mis en place par la municipalité et très bénéfique pour les commerces). Cela laisse présager une baisse notable de la fréquentation des commerces et un report du stationnement sur les voies adjacentes venant encore perturber un peu plus les conditions de circulation du quartier.

A elle seule l'insécurité piétonne est flagrante et inacceptable .De ce fait pour nous les deux projets de RFF reste non abouti. Avant tout choix il faut nous apporter des solutions viables et réalistes.

03/03/13 - Pierre Grenaille

Dans les différents cas de boucle routière, le tunnel routier constitue une cuvette. Quelles sont les moyens mis en œuvre pour éviter qu'en cas de pluie un engorgement des évacuations d'eau ne finisse par transformer le tunnel en piscine? Un entretien (curage?) des évacuations d'eau est-il nécessaire? Qui en a la charge (municipalité, RFF)?

Réponse de RFF

a ce stade des études il est envisagé la réalisation d'un bassin de stockage et d'une petite station de relevage pour les eaux.

04/03/13 - Alain CAZEAU

Il est regrettable que en tant que contribuable finançant le déficit de RFF 'NOus n'ayons jamais eu accès au chiffrage des différents projets présentes Le projet boucle longue est sûrement le plus économique en montant travaux Il permet aussi de distribuer les flux automobiles dans différents secteurs sans faire de la rue mirabeau un goulet d'étranglement pour laquelle il sera indispensable de réduire drastiquement le flux La solution boucle courte ne convient pas car elle fait un noeud en début. de montée de la rue Mirabeau Si RFF persiste sur ce mauvais projet, il appartiendra a la mairie de proposer un plan de circulation qui réponde au besoin sans augmenter le risque d'accident Ma proposition est de mettre la rue en sens unique: sens montant

Ceci pour limiter la vitesse

Didier Ferré :

Considérez-vous que, dans le cas présent où RFF rapproche les voie à 10-15 mètres de mon domicile, je doive apporter une autre preuve que ce plan concernant la dépréciation de mon patrimoine ? Et ceci sans aborder le bruit, les vibrations et ondes électromagnétiques sur lesquelles vous ne voulez pas vous engager !

CF. [coupe au niveau du 83 rue Mirabeau](#)

12/03/13 - Michel PERET

Pour donner suite nos remarques faites précédemment :

Les deux variantes évoquées en réunions sont non abouties et doivent être rejetées . Si tel n'était pas le cas nous avons toutefois des remarques complémentaires sur les deux solutions :

1/ Variante n°1 : Boucle courte sans voie d'accès spécifique vers la rue de Massy

– Surcroît important de circulation sur les rues Mirabeau et des Bacconnets , le tourne à droite vers la rue de Massy étant alors quasi impossible .Il convient d'ajouter que la fréquentation piétonne nouvelle sur le passage piétons de la rue Mirabeau impliquera aux heures d'affluence une occupation piétonne de ce dit passage d'environ trente minutes par heure venant réduire d'autant la fluidité automobile ainsi que le débit admissible (un piéton met 6 secondes pour traverser ce passage : donnée du CERTU pour une chaussée de 7 mètres de largeur)

– Surcroit de bruit et de vibrations sur la rue Mirabeau dû à l'augmentation de circulation. La situation est déjà reconnue par tous très difficile et la moindre des choses est de ne pas l'empirer.

– La suppression du PN9 nous rend très difficile la sortie de nos véhicules de nos propriétés aux heures d'affluence puisqu'il n'y aura plus d'interruption de circulation (voire impossible prochainement du fait du surcroit envisagé de circulation)

– La largeur de la rue des Bacconnets est incompatible avec le surcroit de circulation engendrée par la suppression actuellement aisée d'un tourne à droite au droit du PN 9 vers la rue de Massy.

Les véhicules sont déjà stationnés sur les trottoirs ; qu'en sera-t-il dans le futur ?

Pour toutes ces raisons nous émettons un avis très négatif sur cette variante et la rejettons 2/Variante n°7 : Boucle courte avec voie d'accès spécifique vers la rue de Massy

– Les flux de circulation reste identiques à ceux d'aujourd'hui tant sur la rue Mirabeau que sur la rue des Bacconnets .

– Cette solution n'engendre aucune augmentation de circulation sur la rue de Massy et la diminue même sur près de 200 mètres à partir de la rue Mirabeau (moins 30% le matin et moins 70% le soir)

– La trémie de sortie vers la rue de Massy, du fait de son encaissement, n'engendrera pas de bruit supplémentaire d'autant que la voie ferrée sera déplacée et donc éloignée des habitations (sans parler du mur antibruit envisagé) Cette variante proposée est moins défavorable que la variante n° 1 sans résoudre toutefois l'épineux problème de la

sécurité des piétons. Sans nous donner satisfaction elle nous semble la moins mauvaise des variantes et la seule admissible.

13/03/13 - Marianne GLACET

Dans le cadre de votre projet, nous vous demandons de bien vouloir procéder à une expertise de la valeur immobilière des biens impactés par ce projet, avant et après réalisation.

Nous souhaitons que cet expertise émane d'une entité comme France Domaine, ne laissant planer aucun doute de collusion entre les parties.

08/06/13 - Boris PALMIC

Il m'est difficile de croire qu'en 2013 en France on puisse instaurer un periferique TGV en pleine ville,... la rue de Massy qui longe cette voie ferrée est limitée à 30 km/h alors que la sncf prévoit des tgv tous les 15 min circulant entre 70 et 110 km/h.

Ce "projet" de periferique tgv a ciel ouvert en pleine ville serait-il entre les mains de "décideurs" mal soignés sortant tout juste d'un "azile" ?