

Annexes

Pièce H3 – Bilan de la concertation interadministrative (mars-avril 2013)



AMÉNAGEMENTS ET PROTECTIONS
LIGNE MASSY-VALENTON
SECTEUR OUEST

NOTE LIMINAIRE

En application de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, **Réseau ferré de France (RFF)**, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement de la liaison Massy-Valenton, **est devenu SNCF Réseau au 1^{er} janvier 2015**. Dans la suite du texte, le Maître d'Ouvrage est désigné par « RFF » pour les actions réalisées avant le 1^{er} janvier 2015 et par « SNCF Réseau » pour les actions au-delà de cette date. SNCF Réseau intégrera au 1^{er} juillet 2015 la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) en charge de la gestion des circulations ferroviaires.

La SNCF est devenue à la même date « SNCF Mobilités ». Au 1^{er} juillet 2015 SNCF Mobilités aura les fonctions de transporteur (TGV, TER, Transilien) et de gestionnaire des gares (Gares & Connexions).

Sommaire

1. PRÉAMBULE	3
2. RÉCAPITULATIF DES AVIS REÇUS.....	4
3. SYNTHÈSE DES AVIS REÇUS ET RÉPONSES DE RFF.....	5
3.1. Remarques générales sur le projet RFF.....	6
3.2. Nuisances sonores et vibrations, gêne aux populations et santé.....	6
3.3. Réseaux, servitudes, risques, installations classées (ICPE).....	9
3.4. Sécurité publique.....	10
COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DE CLÔTURE DU 22 AVRIL 2013	11

1. PREAMBULE

Conformément à la circulaire du 5 octobre 2004, la concertation inter-administrative a été organisée par le préfet des Hauts-de-Seine, nommé préfet coordonnateur par décision conjointe des trois préfets concernés : Hauts-de-Seine, Essonne et Val de Marne.

La concertation inter-administrative a été lancée le 20 mars 2013 avec transmission de la version provisoire de l'étude d'impact et un dossier de présentation du projet, la réunion de clôture ayant été fixée au 22 avril 2013.

Ont été invités à participer à la concertation les représentants des organismes et services de l'Etat ainsi que les agences, établissements, organismes ou concessionnaires de réseau suivants :

Services déconcentrés régionaux de l'Etat :

- Préfecture de région Ile-de-France
- Secrétariat Général aux Affaires Régionales d'Ile-de-France,
- DRIEA Ile-de-France,
- DRIEE Ile-de-France,
- DRIHL Ile-de-France,
- Direction Régionale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale
- DRIAAF Ile-de-France,
- DRAC Ile-de-France,
- DIRECCTE Ile-de-France,
- DRFIP Ile-de-France,
- ARS Ile-de-France,
- Région Terre Ile-de-France
- DSAC Nord,
- Préfecture de Police,
- Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris.

Services déconcentrés départementaux des Hauts-de-Seine :

- Préfecture de département
- DRIEA UTEA92,
- DRIEE UTEE92,
- DRIHL UTHL92,
- DIRECCTE UTECCTE92,
- DDCS 92,
- DDPP 92,
- DDFIP 92,
- DTSP 92,
- DTARS 92.

Services déconcentrés départementaux du Val-de-Marne :

- Préfecture de département
- DRIEA UTEA94,
- DRIEE UTEE94,
- DRIHL UTHL94,
- DIRECCTE UTECCTE94,
- DDCS 94,
- DDPP 94,
- DDFIP 94,
- DTSP 94,
- DTARS 94.

Services déconcentrés départementaux de l'Essonne :

- Préfecture de département
- DDT 91,
- DDCS 91,
- DDPP 91,
- DDFIP 91,
- DDSP 91,
- DTARS 91.
- SDIS 91.

Agences, établissements, organismes ou concessionnaires de réseaux :

- TRAPIL Ile-de-France,
- SFDM,
- France Telecom CA
- GRTgaz CA,
- RTE CA,
- VNF,
- SEDIF,
- AESN,
- Eau de Paris,
- SIAAP,
- CPCU,
- DIRIF,
- RATP,
- SNCF,
- RFF,
- STIF,
- Numéricable,
- EPSF,
- ADEME,
- AFTRP,
- EPF Ile-de-France,
- EPF 92,
- ONEMA,
- ONF.

La synthèse définitive des avis est présentée ci-après.

2. RECAPITULATIF DES AVIS REÇUS

Les avis communiqués sont les suivants :

Organisme	Service	Date de l'avis
ARS Ile-de-France	Service environnement extérieur	08 avril 2013
DDCS 92		17 avril 2013
DDFIP 94	Service France Domaine	26 mars 2013
DDPP 92		26 mars 2013
DDSP 91	Commissariat de Police Massy	11 avril 2013
DGAC	Subdivision Développement Durable	04 avril 2013
DTSP 92		09 avril 2013
Préfecture de Police / BSPP	Bureau prévention	avril 2013
RATP	Maîtrise d'Ouvrage du Transport	16 avril 2013
Région Terre Ile-de-France	Bureau Stationnement Infrastructure	15 avril 2013 complété le 18 avril 2013
SDIS 91	Groupement Opérations	19 avril 2013
SEDIF	Mission « Grands projets »	16 avril 2013
SFDM		26 mars 2013
SIAPP		18 avril 2013
SNCF	Direction Déléguée aux Grands Projets	15 avril 2013

3. SYNTHÈSE DES AVIS REÇUS ET REPONSES DE RFF

L'analyse des 15 avis reçus ne traduit pas d'avis défavorable.

La synthèse des avis est présentée comme suit :

- ✓ Les avis des services sont résumés, avec en vis-à-vis les éléments de réponse de RFF qui seront pris en compte dans la version définitive de l'étude d'impact ou intégrés dans les phases d'études ultérieures,
- ✓ Sont présentés les avis concernant les remarques à portée générale, puis ceux concernant les grandes thématiques déclinées dans l'étude d'impact.

Les thématiques retenues sont les suivantes :

- ✓ Projet RFF,
- ✓ Nuisances sonores et vibrations, gêne aux populations et santé,
- ✓ Réseaux, servitudes, risques, installations classées (ICPE),
- ✓ Sécurité publique.

L'étude d'impact qui sera transmise à l'autorité environnementale pour avis et présentée lors de l'enquête publique prévue par le code de l'environnement intégrera ces éléments.

3.1. Remarques générales sur le projet RFF

Emetteur	Thématique	Avis / remarques	Positionnement de RFF
RATP	3 ^{ème} voie RER B	Apporter des précisions quant à la rétrocession des voies à la RATP pour la 3 ^{ème} voie RER B après le barreau d'interconnexion Sud réalisé.	RFF précisera dans le dossier qu'il est envisagé le principe d'une rétrocession la 2 nd e voie TAGV créée dans le cadre du projet Massy-Valenton à la RATP pour faire une 3 ^{ème} voie RER B suite à la réalisation de l'Interconnexion Sud.
		Apporter une précision sur le fait que le projet d'aménagement initial préservait l'aménagement d'une 3 ^{ème} voie RER B	Le chapitre de présentation du projet sera complété en ce sens.
	Circulation des trains et travaux de nuits	Mentionner les perturbations à prévoir sur la circulation des trains de la ligne B.	Ces précisions seront apportées dans le chapitre 4 de l'étude d'impact sur l'environnement, dans la partie concernant les impacts sur les transports en commun (dont le RER B) en phase travaux.
		Compléter les informations sur les travaux de nuit notamment afin d'expliquer les incidences des travaux prévus sur la zone des Baconnets sur la circulation des trains de travaux de la ligne B.	Ces précisions seront apportées dans le chapitre 4 de l'étude d'impact sur l'environnement, dans la partie concernant les impacts sur les transports en commun (dont le RER B) en phase travaux.
	Saut de mouton/RERB /RERC	Le dossier mentionne l'interruption de la circulation sur la ligne de RER C. Il en sera de même pour les travaux trop proches de la ligne de RER B.	Des précisions seront apportées dans le chapitre correspondant : pour le cas du saut-de-mouton ne sont pas envisagées que des coupures de nuit du RER B.
	Déviations des voies de RER B	La RATP ne souhaite pas, pour l'heure, s'engager sur la durée de raccordement des voies du RER B sur un ou deux week end « coup de poing ». Des études ultérieures viendront préciser la durée des travaux avec comme objectif de réduire au maximum les nuisances pour les voyageurs.	Le chapitre 4 de l'Etude d'Impact sur l'Environnement sera modifié en ce sens.
Projets connexes	Détailler les projets découlant du Schéma Directeur de la ligne B concernant la zone d'étude.	Un chapitre sur le Schéma Directeur du RER B sud sera inséré dans le chapitre 3 de l'Etude d'Impact sur l'Environnement (Etat Initial de l'Environnement).	

3.2. Nuisances sonores et vibrations, gêne aux populations et santé

Emetteur	Thématique	Avis / remarques	Positionnement de RFF
ARS Idf	Bruit	Prendre en compte dans l'étude acoustique, la multi-exposition aux différents modes de transport, l'augmentation du trafic due au projet du Grand Paris et à la présence d'aéronefs à proximité.	Il a été tenu compte de la multi-exposition au bruit des transports pour définir le programme de protections acoustiques complémentaires. Ainsi à Wissous les protections proposées hors application de la réglementation concernent des secteurs exposés, outre le bruit ferroviaire, au bruit de l'autoroute A6 et/ou de l'aéroport d'Orly (quartier de la Fraternelle, Bois-Charlet). Le projet du Grand Paris est un projet postérieur au projet Massy-Valenton et devra donc prendre en compte Massy-Valenton dans ses propres études acoustiques.
		Présenter les différents abattements attendus entre les différentes solutions proposées (écrans, merlon) pour justifier le choix retenu.	La justification de la solution retenue entre écrans et merlon s'est effectuée sur le critère des emprises foncières disponibles et non sur l'efficacité. En effet, le niveau d'efficacité acoustique d'un merlon ou d'un écran acoustique est comparable à hauteur égale. Le choix s'est orienté vers un merlon dès lors que les emprises foncières le permettaient (exemple : quartier du Fribouli à Wissous, rue des Chênes à Antony).
		Demande que trois habitations (R816, R805, R806) situées à Wissous puissent bénéficier de protection par écran, et pas seulement de protections de façade	Les trois récepteurs concernés à Wissous concernent la gare de Wissous et une maison de garde barrière. Il n'apparaît pas envisageable de créer un écran pour protéger la gare car cela reviendrait à créer un écran sur le quai. Pour la maison de garde-barrière RFF précise qu'elle est d'ores et déjà démolie : le récepteur en question sera supprimé de l'étude acoustique.
		Il conviendrait de :	Les écrans dimensionnés par la modélisation acoustique sont définis par des

Emetteur	Thématique	Avis / remarques	Positionnement de RFF
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ augmenter la capacité d'adsorption du bruit des écrans acoustiques le long des voies ferrées, ➤ mettre en place des mesures d'organisation de chantier pour réduire la gêne et respecter le contexte réglementaire. Les mesures de protection sonores seront mises en place dès le démarrage du chantier. Mettre en place une information auprès des riverains en phase chantier. ➤ Réaliser une campagne de mesures une fois les travaux terminés 	<p>caractéristiques d'absorption. Les écrans réalisés devront avoir des caractéristiques techniques permettant de répondre au minimum au classement acoustique des écrans correspondant aux hypothèses prises dans la simulation. Ces caractéristiques seront détaillées dans les documents de consultation des entreprises réalisant les écrans.</p> <p>Les mesures sont détaillées dans le chapitre 4 de l'étude d'impact. Les entreprises devront mettre en œuvre le maximum de précautions afin de respecter la tranquillité du voisinage. Les matériels utilisés sur les chantiers doivent être conformes aux exigences réglementaires. Par ailleurs, les entreprises qui réaliseront les travaux devront déposer dans les mairies et la Préfecture concernées, un mois avant le démarrage des travaux, un dossier bruit de chantier, qui présentera les mesures envisagées pour atténuer le bruit. Les dispositions suivantes seront prises en vue de réduire les nuisances sonores des travaux. Les horaires de chantier seront définis conformément au règlement sanitaire départemental et aux arrêtés préfectoraux et communaux en vigueur. De plus, une programmation horaire adaptée sera mise en œuvre notamment pour les opérations les plus bruyantes. Les riverains seront tenus informés en permanence, par voie de presse ou affichage en mairie, de la durée et du rythme des travaux, notamment pour ce qui concerne les travaux ayant lieu le week-end et la nuit, ces derniers étant nécessaires pour ne pas gêner l'exploitation ferroviaire.</p> <p>Pour les isolations de façades une réception (mesure d'isolement) est faite sur chaque habitation dès que les travaux sur le bâtiment sont réalisés. La réception définitive des travaux ne peut être prononcée sans cette mesure de réception acoustique.</p> <p>La réalisation d'un écran acoustique se conclut pas des contrôles après travaux de conformité acoustiques de l'écran. Les écrans réalisés doivent être marqués CE (conformité vis-à-vis des normes européennes). La fiche de marquage CE doit être fournie par l'entreprise qui réalise les écrans accompagnée des documents suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les rapports d'évaluation des performances indiquées dans la fiche (essais ou note de calcul) - La notice de montage - Le manuel d'entretien. <p>Pour les protections à la source, un bureau d'études acoustiques est missionné par le Maître d'Ouvrage, après exécution des travaux, pour effectuer les contrôles acoustiques selon la norme NFS 31 089 « code d'essai pour la détermination des caractéristiques intrinsèques des écrans installés in situ ». Ce n'est qu'une fois la conformité acoustique des écrans vérifiée – performances en absorption et en transmission) que RFF procède à la réception des travaux. Ces mesures permettent de garantir l'efficacité globale dans le site de l'écran réalisé.</p> <p>En complément de ces mesures, RFF fait également réaliser, un an après la mise en service du projet, des mesures de bruit en façade des bâtiments riverains protégés par écrans ou merlons, afin de vérifier le respect des objectifs finaux chez les riverains. Il s'agit de vérifier que les niveaux sonores après réalisation des protections ne dépassent pas les niveaux modélisés avec ces protections. Lors de cette vérification, on intègre aux niveaux mesurés, l'éventuel surplus de bruit lié à l'écart entre le trafic du jour des mesures après travaux et le trafic prévu à terme sur l'infrastructure pour déterminer si les objectifs sont atteints. Ce type de campagne peut être renouvelé tous les cinq ans.</p>

Emetteur	Thématique	Avis / remarques	Positionnement de RFF
	Qualité de l'air	La phase de travaux est susceptible d'occasionner une augmentation de trafic, des dégagements de poussières ayant potentiellement un impact sur la qualité de l'air. Une attention particulière devra être portée dans les secteurs où les sols à remanier sont contaminés.	Les précautions prises pendant la phase de travaux sont détaillées au chapitre 4 de l'Etude d'Impact sur l'Environnement.
DDSP91	Circulation routière	Conséquences des travaux sur la circulation routière autour du pôle de la gare de Massy à anticiper	Il n'y a pas de travaux envisagés sur le site de la gare de Massy, hormis quelques modifications des installations de sécurité sans impacts sur les circulations routières.

3.3. Réseaux, servitudes, risques, installations classées (ICPE)

Emetteur	Thématique	Avis / remarques	Positionnement de RFF
ARS Idf	Sites et sols pollués	Identifier et caractériser les zones éventuellement impactées par des pollutions de sol. Préciser que la découverte de sols pollués en phase travaux fera l'objet d'un protocole d'alerte.	Les études de sols en phase d'études de détail permettront de déterminer les terrains pollués dans la zone de travaux. Des mesures spécifiques sont insérées dans les plans d'assurance qualité des entreprises de travaux pour les cas de découverte de site pollué en phase travaux.
		Sur la commune de Massy, l'arrêté préfectoral n°2000 du 08/02/2010 portant restrictions et précautions d'usage s'applique au droit du site des Champs ronds.	Le site des Champs Ronds est situé en dehors de la zone de travaux. Les prescriptions de l'arrêté préfectoral seront néanmoins respectées.
	Pollution accidentelle en phase chantiers	Pollution accidentelle en phase chantier	Les mesures sont détaillées dans le chapitre 4 de l'étude d'impact sur l'environnement.
	Nuisances en phase chantiers	Préciser les nuisances et risques pour la santé de la pollution inhérente au chantier	Les précautions prises pendant la phase de travaux sont détaillées au chapitre 4 de l'étude d'impact sur l'environnement. Toutes les dispositions réglementaires concernant la limitation des bruits de chantier seront respectées. Un dossier de bruit de chantier sera mis à disposition des communes un mois avant le début des travaux. L'information des riverains sera continue tout au long de la phase chantiers sur les travaux.
Direction Générale de l'aviation civile	Servitudes	Le projet est intéressé par : <ul style="list-style-type: none"> • Les servitudes aéronautiques de dégagements de l'aérodrome d'Orly, approuvées le 5 juin 1992, • Les servitudes radioélectriques contre les obstacles du centre de Paris Sud Palaiseau approuvées le 6 décembre 1990, • La zone du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome d'Orly dite « ancienne zone C » du PEB en vigueur approuvé le 21/12/2012, où des secteurs de renouvellement urbain peuvent être délimités. 	L'état initial de l'étude d'impact (chapitre 3) a permis d'identifier ces servitudes. Toutefois, le projet n'est pas de nature à engager ces servitudes.
Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris, Etat Major, bureau prévention	Risques	Traversées de zones présentant des risques spécifiques, tels que mouvements de terrain et inondations	Ces points sont pris en compte dans les études de conception du projet, notamment le dimensionnement des ouvrages (génie civil, assainissement,...)
		Développer et prendre en compte dans le fuseau de 1000 m du tracé, de la présence d'établissements ou de dépôts de liquides inflammables ou explosifs, et la superposition avec les périmètres d'application des PPI (Plans Particuliers d'Intervention).	Dans la suite de conception du projet, en phases d'études de détail ou préalables à la réalisation, des contacts seront pris avec l'Etat Major pour déterminer les modalités d'exécution du chantier les plus adaptées.
		Prendre en compte dans la phase d'exploitation définitive de la ligne, la modification éventuelle du schéma interdépartemental d'analyse et de couverture des risques (SIDACR).	Il en est de même pour les modifications éventuelles du schéma interdépartemental d'analyse et de couverture des risques (SIDACR) en phase d'exploitation.
Région Terre Ile-de-France	Servitudes	Présence de servitudes d'utilité publique au profit du Ministère de la Défense sur les communes concernées. L'ouvrage concerné doit être compatible avec ces dernières.	L'état initial de l'étude d'impact (chapitre 3) a permis d'identifier des servitudes d'utilité publique. Toutefois, le projet n'est pas de nature à engager ces servitudes.
	Circulation des convois militaires	Vérifier les conséquences du projet sur les circulations militaires. Par mail du 18 avril 2013 la Région Terre Ile de France précise qu'elle n'a pas « de remarque supplémentaire par rapport à celle formulée par lettre 292/DEF/EMSD PARIS/DMS/BSI/DAT1 du 15 avril 2013 sous réserve que la route départementale « D920 » et l'autoroute « A6 » ne subissent pas de modifications ».	Le projet n'impacte pas ni la RD920 ni l'A6, y compris en phase travaux.
SEDIF	Présence de réseaux	Une attention particulière est à apporter au niveau de : <ul style="list-style-type: none"> • Une conduite de transport d'eau potable de DN 600 mm, située à proximité d'un écran acoustique, qui devra rester en service, • Plusieurs conduites de distribution d'eau potable localisées sur l'ensemble du projet, et plus particulièrement sur la commune d'Antony au niveau de la gare de Fontaine 	En phase d'étude de détail et préparation des travaux, le SEDIF sera destinataire des DICT afin de fournir les prescriptions nécessaires pour la prise en compte de leurs réseaux.

Émetteur	Thématique	Avis / remarques	Positionnement de RFF
		Michalon.	
	Financement	Demande de prise en charge par RFF des modifications éventuelles sur le réseau	Une fois les travaux définis, leur prise en charge financière se fera en fonction des conventions existantes entre RFF et le concessionnaire de réseau.

3.4. Sécurité publique

DDSP 91	Vols de métaux, sécurisation des emprises chantiers	Risques de vols sur le chantier (et notamment les vols de métaux) Rappeler les recommandations d'usage en matière de sécurité sur le chantier (barrières, gardiennage, alarme...)	RFF a déjà des programmes d'action en ce sens, notamment pour le vol de cuivre. Toutes les mesures de sécurité nécessaires seront mises en place pour assurer une bonne sécurité du chantier.
---------	---	--	---

COMPTE RENDU DE LA REUNION DE CLOTURE DU 22 AVRIL 2013

PARTICIPANTS :

- M. Didier MONTCHAMP, Secrétaire Général de la Préfecture des Hauts-de-Seine
 - Mme Catherine GOUSSARD, Préfecture des Hauts-de-Seine
 - M. Jérôme BOUVERET, Préfecture des Hauts-de-Seine
 - M. Didier BITAUX, Préfecture des Hauts-de-Seine
 - M. François BERTRAND, DRIEA / Unité Territoriale 92
 - Lieutenant DELAMOTTE, Direction Territoriale de la Sécurité de Proximité des Hauts-de-Seine
 - M. Hervé RAMONET, Direction Départementale de la Protection des Populations des Hauts-de-Seine
 - Commandant SADON, Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris / Bureau Prévention
 - Commandant PUICHAFFRAY, Direction Départementale de la Sécurité Publique de l'Essonne / CSP Massy
 - M Zakaria BOUBAYA, Direction Départementale de la Protection des Populations de l'Essonne-
 - Mme Aurélie GOTTAR, Agence Régionale de Santé Ile-de-France
-
- Mme Corinne DESIRE-LAGEDAMON, SNCF / DDGP
 - M. Laurent MIRAUCOURT, TRAPIL DT / SIC / LIG
 - Mme Nathalie VINCIGUERRA, chef du service Environnement et Développement Durable, Réseau Ferré de France
 - M. Fabien GUERIN, chef de projet Massy-Valenton, Réseau Ferré de France

Objet : réunion de clôture de la Concertation Inter Administrative du projet Massy-Valenton secteur ouest

Cette réunion s'est tenue sous la direction de M. Montchamp, secrétaire général de la Préfecture des Hauts-de-Seine.

M. Montchamp accueille les participants et rappelle que cette réunion a pour objet de conclure la concertation inter-administrative qui a débuté le 20 mars dernier sur le projet Massy Valenton secteur Ouest, projet dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par RFF.

M. Montchamp rappelle que l'objectif de cette concertation inter-administrative est de consulter le plus en amont possible les organismes susceptibles d'être intéressés ou touchés par le projet (administrations, établissements publics, ...), afin qu'ils puissent faire valoir leurs préoccupations et leurs observations sur le projet, notamment du point de vue environnemental.

Il précise qu'au-delà des personnes présentes à cette réunion tous les organismes consultés ont pu faire valoir par écrit leurs observations.

Enfin M. Montchamp rappelle qu'il s'agit de la première étape de la procédure avant la saisine de l'Autorité Environnementale et l'enquête publique.

RFF, à partir du diaporama joint à ce compte-rendu, présente la synthèse des avis reçus.

L'analyse des 15 avis reçus ne traduit pas d'avis défavorable.

N.B. La synthèse des avis et les réponses de RFF ont été présentées ci-avant.

A la suite de la présentation de RFF, M Montchamp demande aux participants de faire valoir leurs observations.

▪ Direction Territoriale de la Sécurité de Proximité des Hauts-de-Seine

Le Lieutenant Delamotte, chef du centre d'information et de commandement, précise qu'un avis a été envoyé par la DTSP 92, sans remarque particulière sur le dossier. Les quelques remarques qui pourraient être formulées seraient d'ordre général (ordre public, chantier, vol).

M. Montchamp demande si les observations formulées intègrent la question du passage à niveau de Fontaine-Michalon à Antony.

Le Lieutenant Delamotte précise que c'est la Direction de l'Ordre Public et de la Circulation de la Préfecture de Police qui est compétente dans le domaine de la circulation sur la petite couronne.

M. Montchamp précise que la Préfecture de Police a bien été saisie.

▪ Direction Départementale de la Sécurité Publique de l'Essonne

Le Commandant Puichafray indique que les remarques formulées sont de deux ordres :

- la sécurité des chantiers
- la circulation routière autour de la gare de Massy pendant la phase chantier : le site de la gare de Massy, avec sa gare TGV et les 2 gares de RER et beaucoup d'entreprises installées dans le secteur, est un axe important pour la circulation et les travaux pourraient engendrer des difficultés de circulation au moment des heures de pointe.

▪ Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris

Le Commandant Sadon, du Bureau Prévention, compétent sur Paris et la Petite Couronne, précise qu'une réponse a été faite dans le cadre de la CIA par la BSPP. Il s'agit de réponses de principe sur des problématiques

de sécurité civile mais beaucoup d'éléments de réponse sont déjà intégrés dans les études. Une remarque porte notamment sur la nécessité de pouvoir continuer à bien distribuer les secours pendant la phase de travaux. Il préconise que RFF se rapproche des services locaux pour la préparation de la phase travaux.

Le Commandant Sadon précise qu'il ne parle que pour le cas du département des Hauts-de-Seine, pour lequel la BSPP est compétent, mais estime que le SDIS 91 ferait sans doute une réponse équivalente.

- **Direction Départementale de la Protection des Populations des Hauts-de-Seine**

M. Ramonet, précise que la DDPP 92 ne formule aucune remarque particulière, n'étant pas concernée par les problématiques du dossier, à part le vol de métaux.

- **Trapil (Transport hydrocarbures liquides par pipeline)**

M. Miraucourt précise qu'aucune réponse officielle n'a été faite mais que le réseau ne devrait pas être impacté par le projet. Une réponse officielle va être faite en ce sens.

M. Montchamp confirme qu'il est toujours préférable de faire une réponse officielle, afin de laisser une trace de la saisine de l'organisme et de la réponse qui a été faite pendant la CIA.

- **SNCF**

Mme Désiré-Lagedamon indique que la SNCF n'a pas de remarque particulière sur le dossier si ce n'est que le projet doit se réaliser dans sa globalité.

- **Direction Départementale de la Protection des Populations de l'Essonne**

M. Boubaya précise que la DDPP 91 ne formule aucune observation sur le dossier. Un aspect a cependant été noté, concernant l'impact des travaux sur l'activité économique (accès aux commerces notamment) mais les mesures préconisées par RFF semblent satisfaisantes : maintien de l'accès aux commerces, indemnisation éventuelle des commerçants.

M. Montchamp demande à RFF si les travaux sont vraiment de nature à impacter les activités économiques.

RFF précise que les travaux les plus susceptibles de perturber le tissu économique sont ceux du passage à niveau. En effet il y a autour du passage à niveau des commerces de quartier qui ne doivent pas être trop perturbés pendant les travaux. RFF est très attentif à ce secteur, en particulier en maintenant le flux piétonnier nord/sud, pour accéder à la gare de Fontaine-Michalon, mais aussi pour accéder aux commerces.

Le passage à niveau est situé dans les Hauts-de-Seine mais les mesures sont aussi envisagées le cas échéant si certains travaux (écrans,...) situés dans l'Essonne devaient réduire l'attractivité des commerces locaux.

RFF précise qu'à contrario le chantier peut aussi stimuler l'activité économique, notamment liée à la restauration, puisque de nombreux ouvriers seront présents sur le secteur pendant les travaux.

M. Bertrand (UTEA) demande s'il y a des clauses d'insertion dans les marchés de RFF car on est proche d'une zone ANRU.

RFF précise que des clauses d'insertion sont bien présentes dans les marchés de RFF.

- **Agence Régionale de Santé Ile-de-France**

Mme Gottar précise qu'elle représente les trois délégations territoriales concernées par le projet. La principale recommandation de l'ARS concerne le renforcement des protections acoustiques sur Wissous où trois récepteurs ne sont concernés que par des protections de façade. L'ARS préconise de remplacer ces protections de façade par des écrans.

M. Montchamp demande si RFF a des éléments de réponse à apporter à ce sujet.

RFF apporte les éléments de réponse suivants :

- Les récepteurs concernés à Wissous sont la gare de Wissous et une maison de garde barrière. Il n'apparaît pas envisageable de créer un écran pour protéger la gare car cela reviendrait à créer un écran sur le quai. Pour la maison de garde-barrière RFF précise qu'elle est d'ores et déjà démolie : le récepteur en question sera supprimé de l'étude acoustique.
- Pour ce qui est du remplacement des protections de façade par des écrans, RFF précise que cela a déjà été appliqué dans le projet. Ainsi ce principe a été appliqué à :
 - o Chemin latéral à Antony
 - o rue des Chênes à Antony
 - o quartier de la Fraternelle à Wissous

rues pour lesquels des protections de façade étaient prévues initialement et pour lesquels les cofinanceurs ont accepté de construire des écrans.

M. Bertrand précise que RFF a respecté la réglementation et fait des efforts complémentaires.

M. Montchamp rappelle que c'est la réglementation qu'il s'agit de respecter, et que c'est l'enquête publique qui fait l'objet de nouvelles demandes.

M. Bertrand demande à RFF de préciser les réponses apportées aux remarques de la RATP.

RFF apporte les précisions suivantes :

- concernant la rétrocession à la RATP de la 2nde voie TAGV à l'horizon de l'Interconnexion Sud pour une 3^{ème} voie RER B : RFF complètera le dossier en ce sens.
- concernant l'optimisation du profil en long de la 2nde voie TAGV pour faciliter la rétrocession de la 2nde voie TAGV : ce point fera l'objet d'une analyse dans le cadre des études de détail ; néanmoins en 1^{ère} analyse cela risque de rentrer en conflit avec le projet de suppression du passage à niveau.
- concernant les impacts sur la ligne B en phase travaux : RFF apportera les précisions demandées dans le dossier ;
- concernant le Schéma Directeur du RER B Sud : une présentation sera ajoutée dans la présentation des projets connexes, mais pas dans les impacts cumulés avec des projets connus car le projet n'est pas encore suffisamment connu à ce stade.

Suite à ces interventions M. Montchamp clôt la réunion et remercie les participants pour leur présence.

Diffusion : participants et personnes invitées