



AMÉNAGEMENTS ET PROTECTIONS
**LIGNE MASSY-VALENTON
SECTEUR OUEST**

DÉCISIONS DE RFF À L'ISSUE DU COMITÉ DE PILOTAGE SUR LES SUITES À DONNER À LA CONCERTATION PRÉALABLE

Le projet Massy-Valenton a pour objectifs de réduire les retards des TAGV (Trains aptes à la grande vitesse) et RER C circulant sur la ligne actuelle et de répondre à la fois à la croissance du trafic des voyageurs et au doublement du RER C en heure de pointe. Il permet d'améliorer la sécurité au croisement d'un passage à niveau et de réduire le bruit pour les riverains.

Pour examiner avec les habitants des communes de Wissous, Massy et Antony et leurs représentants les conditions auxquelles ce projet peut être réalisé, Réseau ferré de France a organisé, sous l'égide d'une garante indépendante, une concertation du 3 novembre 2011 au 18 février 2012 autour de quatre ateliers thématiques :

1. Pertinence socio-économique du projet
2. Insertion de la seconde voie TAGV à Antony
3. Insertion environnementale de la ligne
4. Suppression du passage à niveau de Fontaine Michalon

Ces ateliers ont donné lieu à des synthèses et des comptes rendus. De nombreux avis ont été recueillis lors des visites sur le terrain, lors des réunions publiques, sur le site internet et dans les registres mis à disposition dans les lieux publics. Ces échanges ont été synthétisés par RFF dans un compte rendu et le processus de concertation a fait l'objet d'un rapport de la garante. RFF a communiqué ces documents aux membres du Comité de Pilotage du projet Massy-Valenton et les a rendus publics sur le site internet du projet en mai 2012.

Des études complémentaires ont également été lancées pour approfondir certains points soulevés en concertation.

Rédigé sur la base des orientations des financeurs du projet Massy-Valenton, ce document présente les décisions de RFF sur les suites à donner à la concertation L 300-2 relative au secteur Ouest de ce projet.

Plus de détails sur cette décision :

- Réunion d'information ouverte à tous, lundi 2 juillet 2012 à 20h, au Gymnase Eric Tabarly d'Antony (rue de l'Annapurna, Antony)
- Ateliers par quartier, à partir du 15 septembre, les Baconnets, Fontaine Michalon, Chemin d'Antony et commune de Wissous

Les financeurs et le comité de pilotage

Les financeurs du projet sont les acteurs publics compétents en matière de transport et intéressés au projet : l'État, la Région Île-de-France, la Région Bretagne, la Région Pays de la Loire, la Région Centre, la Région Aquitaine, la Région Poitou-Charentes, la RATP et Réseau ferré de France. Les Conseils Généraux du Val-de-Marne, des Hauts-de-Seine et de l'Essonne participent au titre de l'insertion environnementale du projet.

Ils proposent leurs orientations au sein d'un Comité de Pilotage auquel sont associés également le STIF et, en tant que représentante des régions de province, l'Association Interconnexion Sud TAGV.

Par ailleurs la garante a été présente lors des réunions du Comité de Pilotage pour s'assurer que les échanges de la concertation soient bien portés à la connaissance de ses membres.

Décisions de RFF suite aux orientations des financeurs du projet

Sur la base des échanges issus de la concertation et des résultats des études complémentaires transmis par Réseau ferré de France, le Comité de Pilotage du projet Massy-Valenton Ouest a exprimé ses orientations. Suite au Comité de Pilotage, RFF décide de :

Porter le projet en enquête publique en 2013

Le Comité de Pilotage estime qu'en fonction des bénéfices du projet pour la collectivité et des besoins du transport de voyageurs, ces aménagements de voies sont à réaliser au plus vite, c'est-à-dire pour 2017.

Le Comité de Pilotage confirme que le projet Massy-Valenton n'est pas une solution de long terme pour absorber la croissance du trafic TAGV province-province et du RER C. Il va être remplacé à terme par une solution enfouie séparant les trafics. Le projet Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France doit répondre à ce besoin à l'horizon 2025 par la création d'une ligne en tunnel dédiée aux TAGV. Le 22 septembre 2011, le Conseil d'administration de RFF a décidé de poursuivre le projet Interconnexion Sud. Le Comité de Pilotage du projet Massy Valenton rappelle aujourd'hui la nécessité de mener ces deux projets en parallèle.

Pendant l'enquête publique sur le projet Massy-Valenton Ouest, chacun pourra consulter le dossier d'enquête publique présentant le projet, ses effets, et les mesures de protections et donner son avis. Sur la base des avis recueillis, le commissaire enquêteur rédigera un rapport d'enquête et formulera un avis. Après cette étape, le ministre approuvera ou non le dossier et sa mise en chantier.

Retenir la solution d'aménagement des voies dont la réalisation impacte le moins les riverains et voyageurs

Pendant la concertation, il a été montré que les solutions par enfouissement des voies actuelles ne peuvent être réalisées à cause des trop longues interruptions des trafics RER et TAGV. Huit solutions d'aménagement de voies en surface ont alors été proposées par les participants à la concertation et étudiées (*Se reporter au bilan de la concertation et aux études complémentaires sur le site Internet du projet*).

La solution d'aménagement des voies entre la gare de Massy-Verrières et la gare des Baconnets par la création d'un saut de mouton et d'une seconde voie TAGV apparaît, suite aux améliorations apportées pendant la concertation, comme la solution techniquement réalisable ayant le moins d'impacts sur l'environnement des riverains et sur le trafic voyageurs, tant pendant les travaux qu'une fois réalisée.

Les autres solutions techniques en surface ou enfouies seront versées au dossier d'enquête publique.

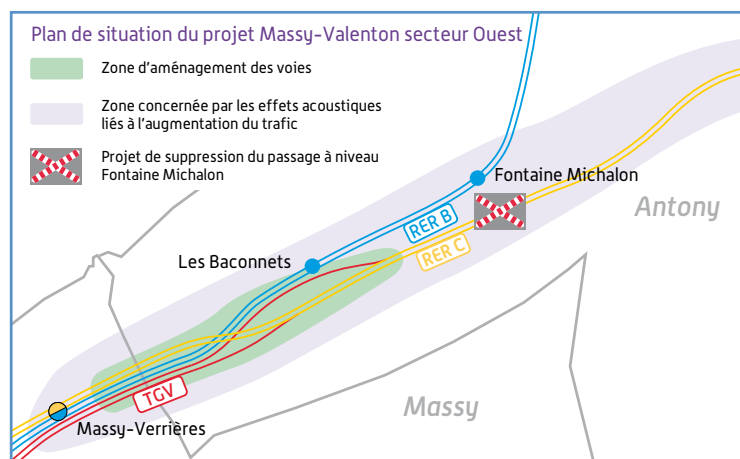
Pour optimiser l'insertion urbaine de cette solution dans la ville, le Comité de Pilotage demande à RFF de finaliser son projet en poursuivant la concertation avec les riverains.

Mettre en œuvre un programme de protection des riverains et de l'environnement complet et innovant

Suite aux attentes exprimées pendant la concertation, le Comité de Pilotage demande à RFF de réaliser, avant la mise en service du projet, des protections acoustiques allant au-delà de la réglementation sur le bruit et de prendre les mesures de traitement des questions paysagères et vibratoires suivantes :

1. Prolonger l'encaissement de la voie TAGV créée le long du Chemin Latéral et réaliser un écran anti-bruit afin de masquer complètement les TAGV. Cela se traduira par un encaissement supplémentaire de la 2^{de} voie TAGV de 1,5 à 2 m en fond de rue.
2. Travailler sur la position du nouveau saut de mouton ou sur la hauteur des voies du RER B pour laisser l'espace à la réalisation d'un merlon en terre.
3. Mettre en place des solutions anti-bruit et anti-vibrations innovantes sur les nouvelles portions de voies et sur les portions de voies existantes où ce traitement est efficace.

Le traitement des vibrations est nouveau en France et ne fait pas aujourd'hui l'objet de réglementation. Des études exploratoires sont menées avec SNCF Innovation & Recherche pour examiner les portions de la ligne qui peuvent servir de terrain d'expérimentation pour des solutions nouvelles contre les vibrations et la réduction du bruit à la source.
4. Réaliser tous les écrans et merlons anti-bruit définis au titre de la réglementation sur le bruit et les protections complémentaires techniquement réalisables et dont l'effet anti-bruit est avéré. (*Ces protections sont détaillées en dernière page de ce document*)
5. Réaliser des protections de façades pour les immeubles de grande hauteur en limite des seuils réglementaires de bruit.



Les prochaines étapes jusqu'à l'enquête publique en 2013

Les engagements de RFF pour les mois à venir sont :

- Préciser par quartier avec les riverains, le tracé des voies, le positionnement des mesures de protection, et leur insertion paysagère.
- Réaliser l'étude d'impact – versée au dossier d'enquête publique – en intégrant les remarques méthodologiques des ateliers et en réalisant des points complémentaires de mesures du bruit.
- Travailler avec la ville d'Antony sur l'aménagement urbain permis par le projet de suppression du passage à niveau

de Fontaine Michalon et, lors des prochaines réunions avec les riverains, éclairer le choix du tracé de la route.

- En parallèle au projet Massy-Valenton, conduire au plus vite les travaux d'amélioration des voies : suppression d'aiguillage à Wissous, réfection des écrans anti-bruits existants, sécurisation de la gare de Chemin d'Antony.

Cette décision sera exposée en réunion publique au Gymnase Eric Tabarly à Antony le 2 juillet 2012 et lors de réunions de quartier en septembre 2012.

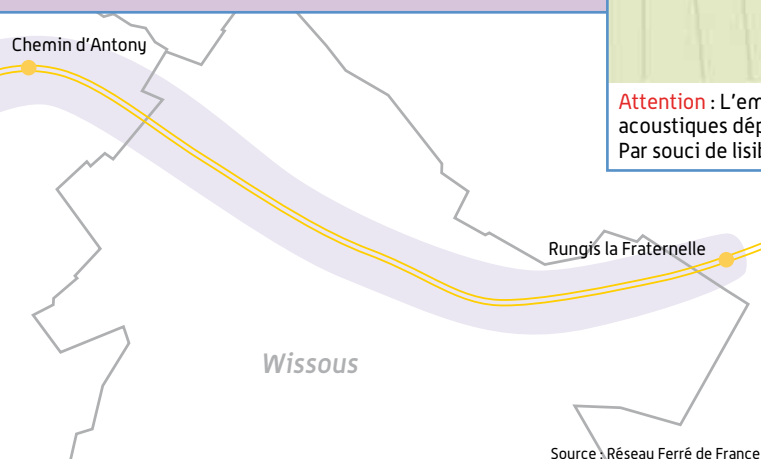
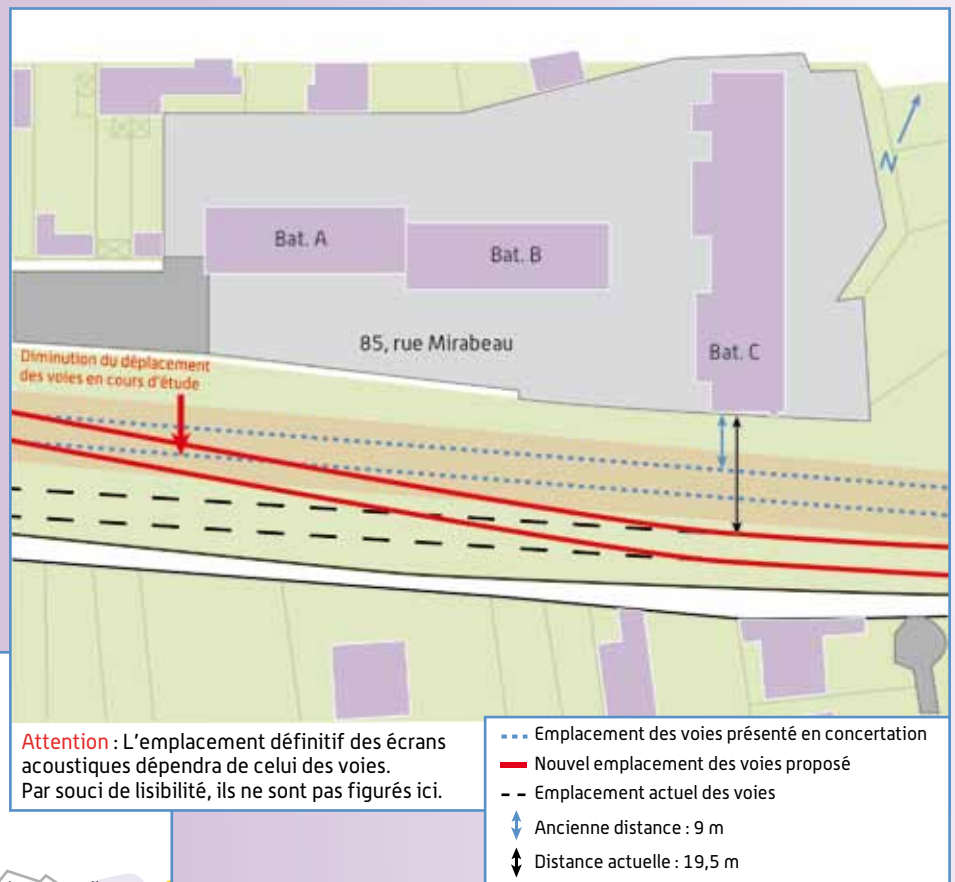
Point d'étape sur le projet connexe de suppression du passage à niveau de Fontaine Michalon à Antony par boucle routière

Résultats des études pour réduire le déplacement des voies au niveau de la résidence du 85 rue Mirabeau

Dans la première version du projet présentée en atelier de concertation, les voies du RER C étaient déplacées de 10,5 mètres vers le mur du bâtiment C face aux voies.

En courbant davantage le tracé des voies, il est possible de ne plus déplacer les voies à ce niveau.

Dans la même perspective, RFF cherche actuellement comment réduire ce déplacement des voies au niveau du passage à niveau actuel sans présupposer du tracé de la route qui doit être précisé par des études avec la Mairie d'Antony.



Programme de protections acoustiques

RFF a, lors de la concertation, recueilli les demandes de protections acoustiques formulées par les participants (habitants, élus, associations) ; il en a étudié la faisabilité et proposé des mesures au Comité de Pilotage.

Sur la base de ces critères récapitulés dans le tableau d'analyse ci-dessous, le Comité de Pilotage a émis son avis sur le programme de protections à mettre en œuvre.

Le positionnement et l'insertion paysagère (aspect, végétalisation) de ces protections doivent être précisés avec les riverains dans une série d'ateliers locaux.

Les plans de ces protections sont consultables sur le site internet du projet
www.ligne-massy-valenton.com
 et seront distribués lors de la réunion publique du 2 juillet.

Tableau d'analyse multicritères

Pour plus de précisions, vous pouvez consulter les cartes sur le site web du projet : www.ligne-massy-valenton.fr						
Localisation	Type de mesure	Longueur	Hauteur	Faisabilité technique	Insertion paysagère	Avis du Comité de Pilotage
Protections au titre de la réglementation sur le bruit						
Rue de Massy	Écran	500 m	environ 2,5 m	avérée	à réaliser derrière la rangée d'arbres	Oui
Rue des Mûres	Écran	360 m	de 2 à 3,5 m	complexe mais avérée	à réaliser au plus près des voies	Oui
Rue du Chemin de fer	Écran	330 m	2 m	avérée	à réaliser derrière la rangée d'arbres	Oui
Rue Ricquebourg	Écran	435 m	de 2 à 3 m	complexe mais avérée	invisible depuis la rue	Oui
Immeuble Guillebaud	Protection de façade			avérée		Oui
Protections complémentaires définies pendant la concertation						
Rue des Chênes	Merlon*	180 m	1 m à 1,5 m	avérée	permet de conserver le cadre arboré actuel	Oui
Rue des Chênes le long du RER B	Écran	150 m	2 m	avérée	en fond de jardin l'insertion de l'écran est à travailler avec les riverains	Oui
Rue du Chemin Latéral	Écran	300 m	2 m à 2,5 m	avérée	pose d'éléments végétaux pour masquer le mur	Oui
Quartier de Fribouli	Merlon*	280 m	3 m	avérée	végétalisation facile	Oui
Gare de Rungis la Fraternelle côté Wissous	Écran	270 m	2 m	avérée		Oui
Optimisations étudiées suite à la concertation						
Rue des Chênes crête de talus	Mesures de réduction sur les rails	600 m	Écran en limite de faisabilité dont les fondations impliquent de détruire le talus et son boisement et de réaliser un mur de soutènement. RFF propose donc à la place de travailler sur les voies pour réduire le bruit		Effet d'un écran : vis-à-vis avec un mur de soutènement et diminution de l'ensoleillement. Mesures sur les voies : aucun impact paysager.	Oui pour étudier des mesures de réduction des nuisances au niveau du rail
Avenue Pierre Vermeir entre les voies du RER B et celle du RER C	Merlon*	500 m	1 m à 1,5 m	avérée	végétalisation facile	Oui
Prolongement de l'écran rue du Chemin de fer jusque la rue Thierry et l'avenue Guillebaud	Écran	150 m	2 m	avérée	à réaliser derrière la rangée d'arbres	Oui
Parc du Beau Vallon	Merlon*	180 m	1 m	avérée	végétalisation facile	Oui
École Dunoyer de Segonzac	Écran	150 m	2 m	avérée		Oui. Réalisation à travailler avec la Mairie en fonction du plan de réaménagement de l'école.
Quartier du Bois Charlet	Reprise du merlon* et de la palissade	200 m	1 m au dessus du merlon existant	avérée	végétalisation facile mais probable impact sur le couvert végétal actuel	Oui

*Le merlon est une butte de terre