

SYNTHESE DES ECHANGES AU 9 FEVRIER 2012 ATELIER 4 – LA SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU DE FONTAINE-MICHALON

Ce document est une synthèse non conclusive des échanges qui ont eu lieu dans le cadre de l'atelier n°4 de la concertation Massy-Valenton Ouest. Il a pour objectif de :

- s'assurer que les arguments et demandes exprimés lors de ces réunions soient bien pris en compte dans le bilan de la concertation.
- restituer de manière synthétique le fond des échanges auprès des personnes intéressées par le projet n'ayant pas participé à l'atelier.

Cette synthèse se base sur les comptes-rendus des réunions du 7 décembre 2011 et du 26 janvier 2012 à Antony (Cf. annexes), sur les avis déposés sur le site internet, sur les apports des visites de terrain ainsi que sur les documents produits au cours de la concertation tels que les études complémentaires ou les dires d'expert.

Les arguments ont été résumés et organisés par grandes thématiques.

L'atelier en quelques chiffres :

- 76 personnes se sont inscrites à cet atelier ;
- Les réunions du 7 décembre 2011 et du 26 janvier 2012 à Antony ont réuni respectivement 66 et 54 participants ;
- A ce jour, 1 contribution et 22 avis relatifs à cet atelier ont été publiés sur le site internet (Cf. annexes).

Documents mis à disposition au début de la concertation :

- Etudes techniques, dossier n°3 – Suppression du passage à niveau par encaissement des voies, bureau d'étude de génie civil ferroviaire INEXIA

Documents mis à disposition au cours de la concertation :

- Les présentations en réunion :
 - présentation de RFF de la réunion du 26 janvier 2012 ;
 - présentation du bureau d'étude INEXIA de la réunion du 26 janvier 2012.
- Les plans :
 - Plan de proposition de programme de protection acoustique pour le quartier de Fontaine-Michalon.

Introduction : caractéristiques du passage à niveau de Fontaine-Michalon

RFF a expliqué qu'un Passage à Niveau (PN) est préoccupant en fonction du moment (produit du trafic routier et du trafic ferroviaire) et du nombre de collisions (contact avec du matériel roulant ou des piétons) et heurts (bris de barrière). Le passage à niveau de Fontaine-Michalon présente un moment d'environ 850 000 et est recensé sur les listes des PN préoccupants depuis 1999.

Aucun accident n'a été relevé sur ce passage à niveau ces dernières années.

Le trafic est aujourd'hui de 41 TGV et 65 RER C par jour dans les deux sens et, sans réaliser le projet Massy-Valenton Ouest, il peut augmenter jusque 52 TGV et 75 RER C (si les RER C commencent leur service plus tôt et/ou le terminent plus tard). Avec le projet Massy Valenton Ouest la ligne à la capacité d'accueillir jusqu'à maximum 74 TGV et 150 RER C par jour dans les deux sens.

Conséquemment à l'augmentation du trafic ainsi permise RFF a proposé de supprimer ce passage à niveau de façon concomitante avec les travaux du projet Massy-Valenton Ouest.

Toutefois même en l'absence du projet Massy-Valenton Ouest, il faudrait supprimer ce passage à niveau du fait de son caractère préoccupant. La suppression du PN est donc un projet distinct, mais connexe, du projet Massy-Valenton, avec son financement et son calendrier propres.

Suite à des questions, RFF a précisé que la mise en service de l'Interconnexion Sud ne rendrait pas caduc ce projet de suppression. Même avec la disparition des TGV, le nombre de RER resterait suffisant pour justifier la suppression du passage à niveau, surtout avec le passage du RER C au quart d'heure, en heure de pointe à l'horizon de mise en service du projet Massy-Valenton.

Thème 1 : Les solutions par encaissement total des voies (passage de voie ferré en dessous de la route actuelle)

Les riverains ont demandé que des solutions par encaissement ou enfouissement des voies soient étudiées et présentées lors de la concertation.

1) Etude Inexia sur l'encaissement total des voies pour supprimer le PN

a) Présentation de l'étude

Cette variante a fait l'objet d'une étude présentée en réunion et disponible sur le site internet.

Cette variante par encaissement total consiste à abaisser les voies ferrées d'environ 6 m au niveau du PN9 pour passer sous la rue Mirabeau qui reste à son niveau actuel. Cette solution présenterait des bénéfices en termes de réduction du bruit et de la coupure visuelle.

L'encaissement est proposé sur la base du maintien des circulations des RER C, des TGV et des trains de fret, avec toutefois des restrictions fortes sur le tonnage des trains de fret puisque la valeur de pente retenue pour l'étude 1,4 % (14/1000) est une valeur de pente et de rampe exceptionnelle qui a été choisie dans le cas de cet encaissement pour le rendre techniquement possible.

Cette solution impliquerait une reprise des voies sur plus de 2 km entre le pont de la RN20 et un point situé entre le saut de mouton des RER B et C et la rue André Chénier. Au-delà de la rue des Garennes l'encaissement ne peut se faire que sur place, impactant très fortement les circulations RER et TGV. Par ailleurs l'abaissement des voies du RER C entraîne par voie de conséquence l'abaissement des voies du RER B et du TGV.

Ces travaux interrompraient la circulation des RER B pendant environ 10 mois, des RER C et du fret pendant environ 2 ans et des TGV pendant environ 18 mois, pour un coût d'environ 70 M€.

b) Echanges sur le fret

Un participant s'est étonné que le projet prévoit de maintenir la circulation de trains de fret alors qu'il n'est prévu à terme que la circulation de 8 trains de fret.

RFF a répondu que l'objectif du projet n'est pas d'augmenter le fret sur l'axe Massy-Valenton. En revanche, il faut maintenir des itinéraires de substitution pour le maillage du réseau francilien de fret, en particulier en cas de travaux sur les itinéraires privilégiés. La ligne Massy-Valenton est un axe de substitution qui entre dans la cohérence globale du réseau national et du franchissement du nœud Île-de-France.

Un participant a demandé s'il est possible de réduire le tonnage des trains de fret afin de circuler sur des rampes plus élevées. INEXIA a répondu que la valeur de 14/1000 est déjà une dérogation et inclut une diminution du tonnage à 1 400 tonnes.

2) Dire d'expert Egis Rail sur l'encaissement total des voies du PN dans le cadre du projet Massy Valenton Ouest

Suite à cette présentation, des participants ont demandé à ce que soit étudié un scénario combinant projet Massy-Valenton Ouest et suppression du passage à niveau par encaissement total.

Ce scénario a été étudié dans le cadre de l'atelier n°1 par un dire d'expert d'Egis Rail (cf. synthèse atelier 1 : scénario 3).

Les conclusions de ce dire d'expert sont que cela n'empêcherait pas les interruptions longues de circulation, RER B, RER C ou TGV. La RATP a, en particulier, indiqué qu'il n'était pas envisageable d'interrompre le RER B de plus de quelques week-ends.

Des participants se sont interrogés sur la possibilité de pallier ces interruptions de RER par des bus. RFF a répondu que le nombre de passagers transportés par le RER B sur ce tronçon n'était pas compatible avec un remplacement en bus. D'autres participants ont souligné la hausse du trafic routier qui serait entraînée par une telle interruption.

3) Conclusion

Compte-tenu des impacts sur les circulations, il a été admis que les solutions par encaissement total étudiées ne sont pas réalisables selon le bureau d'étude Egis, les transporteurs et plusieurs participants. (cf. synthèse de l'atelier 1 : conclusion des solutions 2 et 3)

D'autres participants se sont demandé si d'autres solutions d'encaissement total ou partiel ne seraient pas réalisables et ne mériteraient pas d'être étudiées.

Thème 2 : Solutions par encaissement partiel et construction d'un pont-route (passage de la route enjambant la voie ferrée)

Cette solution consiste à abaisser partiellement les voies ferrées et à construire un pont-route enjambant les voies ferrées. Suite à la proposition d'une telle solution par plusieurs participants, RFF a demandé à INEXIA de l'étudier pendant cette concertation.

1) Présentation de l'étude INEXIA sur la réalisation du pont-route enjambant les voies ferrée encaissées

INEXIA a présenté lors de la réunion du 26 janvier les variantes de pont-route étudiées dans le cadre de la suppression du PN9 par encaissement partiel.

Compte-tenu des différentes contraintes ferroviaires liées aux pentes, l'abaissement possible de la voie ferrée est limité à 1,5m au maximum. Le gabarit des trains avec les équipements représente environ 6 m de hauteur : un abaissement d'1,5 m entraîne logiquement une hauteur de pont-route de au minimum 4,5 m au dessus du niveau du sol actuel.

Sur cette base, deux scénarios de route ont été étudiés :

- l'un reprenant le tracé actuel de la route mais en la surélevant pour franchir les voies ferrées
- le second reprenant le principe de boucle routière des solutions par pont-rail.

Dans les deux cas, compte-tenu des pentes à respecter pour la route (10% maximum), la route serait très fortement surélevée par rapport à son niveau actuel et arriverait au niveau des premiers étages de certaines habitations riverains.

Du point de vue acoustique, les conséquences d'une surélévation de la voie routière seraient importantes : en se basant sur une mesure de 1999 où 8 500 véhicules circulaient tous les jours sur la rue Mirabeau le niveau sonore serait pour les habitations au bord de la route compris entre 65 et 70 dB.

2) Conclusion

Compte-tenu des impacts acoustiques et visuels qu'aurait la surélévation de la route, cette solution est rejetée par de nombreux participants.

D'autres participants y restent favorables.

Thème 3 : Les solutions par pont-rail (passage de la route sous les voies ferrées)

1) Historique de la solution

RFF a rappelé qu'une solution antérieure à celle présentée en 2006 proposait d'insérer la rue Mirabeau déviée le long de la rue de Massy, sans déplacement de la voie ferrée, et de revenir en boucle sur la rue actuelle, avec un souterrain pour les piétons. Suite au rejet à l'époque de cette solution en raison de l'impact sonore du trafic routier et de la dangerosité du passage pour les piétons ainsi créé, cette solution a été retravaillée et présentée d'abord en 2006, puis dans le cadre de cette concertation.

Cette solution a été de nouveau proposée par plusieurs participants car elle n'implique pas de déplacement des voies ferrées (cf. solution 6).

2) Solution soumise à concertation

RFF s'est donné deux impératifs suite aux critiques :

1. maintenir les circulations existantes (voitures, poids lourds et modes doux) et
2. conserver une circulation piétonne directe entre les deux côtés de la voie.

La largeur et la hauteur du passage souterrain ont donc été étudiées de telle façon que lorsqu'un piéton s'y engage, il puisse voir d'emblée l'extrémité du tunnel et ses abords extérieurs. On évite ainsi l'effet d'«insécurité» lié à un souterrain classique. Pour répondre à cette exigence le passage fait 5 m de large et il est nécessaire d'opérer une surélévation des voies de 1 mètre au maximum au niveau du passage à niveau.

Cette solution en pont-rail implique de déplacer les voies de 15 m à niveau de l'actuel passage à niveau pour insérer la rue Mirabeau déviée en boucle de façon à conserver la rue de Massy et à permettre un accès piéton amélioré.

Ce déplacement des voies doit aussi permettre de construire la nouvelle voie à côté de l'actuelle ce qui limiterait les interruptions des circulations RER C et TGV.

Un écran absorbant de 240m de long est prévu au nord de la voie ferrée pour protéger les bâtiments les plus exposés au rapprochement des voies.

RFF a présenté cet écran lors de la réunion du 26 janvier 2012 en même tant qu'un plan des mesures de protection acoustique qui pourraient accompagner à la fois le projet Massy-Valenton et les conséquences acoustiques de la suppression du passage à niveau.

3) Demandes et propositions d'amélioration formulées par les participants

a) Les conséquences acoustiques de déplacement ou de rehaussement des voies et les protections

RFF a rappelé que le déplacement des voies est dû au tracé de la route, qui permet le maintien de la liaison entre la rue Mirabeau et la rue de Massy, et que la surélévation des voies est une conséquence de la volonté d'avoir un effet de transparence du passage piéton.

RFF a expliqué que l'augmentation de bruit ferroviaire subie côté nord de la voie ferrée est due essentiellement au déplacement des voies ferrées plus qu'à leur surélévation. Le gain à attendre d'un maintien des voies à leur niveau actuel est de l'ordre de 0,5 à 1 dB.

Des participants indiquent que l'impact lié à la surélévation des voies n'est pas le même côté sud de la voie car il faut prendre en compte la déclivité du terrain dans les impacts phoniques et visuels.

Un participant fait remarquer que la surélévation des voies nécessitera d'installer une protection anti-bruit plus haute qui gâchera le paysage.

RFF et les participants s'accordent sur le fait que la principale modification acoustique est liée non pas au rehaussement des voies mais à leur déplacement vers le nord.

Les participants habitants au nord de la voie ferrée demandent que RFF trouve une solution permettant de ne pas ou moins rapprocher les voies des habitations.

RFF s'est engagé à étudier des pistes qui pourraient permettre de réduire ce déplacement des voies.

RFF a expliqué que les protections acoustiques du quartier Fontaine-Michalon seront à affiner en fonction de la solution de suppression du passage à niveau retenu. La taille et l'insertion dans le paysage de ces écrans seront recherchées avec les riverains.

Les protections présentées constituent également un engagement moral pris par RFF d'installer des protections dans cette zone.

Les écrans prévus dans le cadre du projet Massy-Valenton le long de la rue de Massy côté sud de la voie ferrée sont maintenus même si les voies s'éloignent de cette rue dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau.

Enfin d'autres participants ont demandé d'une part que les trous restant dans le linéaire de protections proposé soient comblés et d'autre part que les écrans soient inclinés de manière à limiter la réverbération du bruit.

D'autres questions relatives aux protections acoustiques et à l'insertion paysagère du projet ont été abordées telles qu'elles sont retranscrites dans la synthèse de l'atelier 3.

b) Sur la possibilité de réaliser un caisson acoustique

Des participants ont demandé d'étudier la possibilité de construire un caisson acoustique à cet endroit.

RFF a répondu qu'il est techniquement possible d'enfermer la voie dans un caisson acoustique en béton de plus de 6 mètres de haut. Les travaux sont cependant plus importants puisqu'il faut construire des fondations solides et l'insertion d'un tel caisson dans le paysage de la ville doit être discutée avec les riverains.

L'acousticien de RFF a précisé que si le caisson permettrait une protection du bruit ferroviaire il aurait pour conséquences de réverbérer le bruit routier qu'il ne faut pas négliger. L'augmentation sonore due à cette réverbération pourrait se révéler supérieure à la diminution du bruit ferroviaire par le caisson. Ce n'est pas le cas des protections acoustiques dont la taille (inférieure à 3m) réduit cet effet.

Plusieurs riverains ont exprimé des réserves liés à l'impact visuel de ces hauts murs de béton. D'autres ont demandé que soit recherché la manière d'adapter cet ouvrage dans le paysage (plantation d'arbustes pour atténuer l'impact visuel et sonore). Ceci pourrait aussi permettre également une meilleure absorption du bruit.

c) Sur les impacts du projet sur les circulations

Suite à la demande d'un participant RFF a précisé que les impacts des travaux de suppression du passage à niveau dans la variante pont-rail sur les circulations piétonnes, routières et ferroviaires seraient faibles, de l'ordre de 1 week-end d'interruption pour les circulations ferroviaires. Pour les circulations piétonnes et routières, INEXIA a précisé qu'un passage à niveau temporaire serait créé lors du déplacement des voies afin de maintenir le trafic entre les deux côtés de la voie ferrée.

d) Sur le passage piéton

La Ville d'Antony a indiqué qu'il était hors de question de créer un passage souterrain piéton semblable à celui de Chemin d'Antony.

Un autre participant remarque que la largeur du passage piéton est de 5 m, ce qui permet aux personnes d'apercevoir l'issue du tunnel à chaque entrée.

e) Sur les vibrations

Plusieurs participants et la Ville d'Antony ont demandé quelles sont les garanties que donnent RFF sur les vibrations, à la fois en période de travaux et après période de travaux et déplacement des voies.

Un participant a indiqué qu'il est possible, dans le cas du déplacement des voies, d'installer du ballast et du matériel neuf utilisant de nouvelles technologies permettant de diminuer le bruit et d'atténuer les vibrations à la source.

RFF a rappelé qu'il n'existe pas pour les vibrations après travaux de textes réglementaires comme il peut exister pour l'acoustique, c'est-à-dire définissant un seuil de gêne et une méthodologie d'étude. Par ailleurs RFF précise que les dernières techniques permettent de construire des voies qui réduisent les phénomènes de vibration.

Un participant a indiqué que de nombreux immeubles antoniens dans le quartier de Fontaine-Michalon ont été construits sur de la glaise de remblai. Il demande si des études de risque ont été menées sur les terrains et les immeubles concernés par les travaux.

RFF a répondu que la concertation est au stade des études préliminaires, les sondages géotechniques sont menés lors de la phase suivante des projets.

Pour ce qui est des travaux, un état des lieux des différentes habitations sera fait avant travaux pour estimer si les travaux ont induit des dégâts (référé préventif).

f) Sur la dépréciation immobilière et les expropriations

Plusieurs participants ont demandé si un bien immobilier perd de la valeur en raison du rapprochement avec les voies et de la présence des murs antibruit et si les financeurs ou RFF prévoient des compensations pour les propriétaires.

D'autres ont demandé à ce que cette dépréciation immobilière soit intégrée à l'étude socio-économique.

D'autres enfin demandent des précisions sur les indemnisations en cas d'expropriation.

En réponses à ces questions le responsable de l'action foncière de RFF est intervenu pour indiquer qu'il existe un cadre réglementaire qui permet aux personnes ayant subi un dommage avéré lié à des travaux publics d'être indemnisé.

De manière générale cette procédure intervient à trois moments de la vie d'un projet :

- Au moment de l'enquête publique lorsque le niveau de précision du tracé de l'infrastructure permet d'identifier quelles sont les habitations situées sur le tracé de la ligne des premières acquisitions sont effectuées.
- Ensuite lorsque le projet permet de déterminer les acquisitions nécessaires à la marge de l'emprise ferroviaire sur des parties de propriétés. (par exemple : un fond de jardin). L'indemnisation correspond au prix de la partie de parcelle acquise mais peut aussi impliquer une indemnisation complémentaire au propriétaire du terrain pour le préjudice subi suite à cette diminution du terrain.
L'expert a précisé qu'aucune propriété ne pouvait être bâtie à moins de 2m du dernier équipement ferroviaire (caniveau, poteau caténaire...).
- Enfin pour les propriétés riveraines de la ligne celles-ci peuvent subir des préjudices relatifs à la modification des caractéristiques de l'infrastructure : augmentation du bruit, diminution de l'ensoleillement ou bien fissures liées à des vibrations de trains. Si ces impacts ne peuvent pas être compensés par des mesures de protection, il est possible pour les habitants de demander à RFF une indemnisation.

Pour être indemnisable ce préjudice doit être avéré. Cela signifie qu'il peut être pris en compte au minimum au moment où le projet est définitivement fixé c'est-à-dire juste avant d'engager les travaux. Il peut également être pris en compte ultérieurement une fois le projet mis en service voire même plusieurs années après sa mise en service.

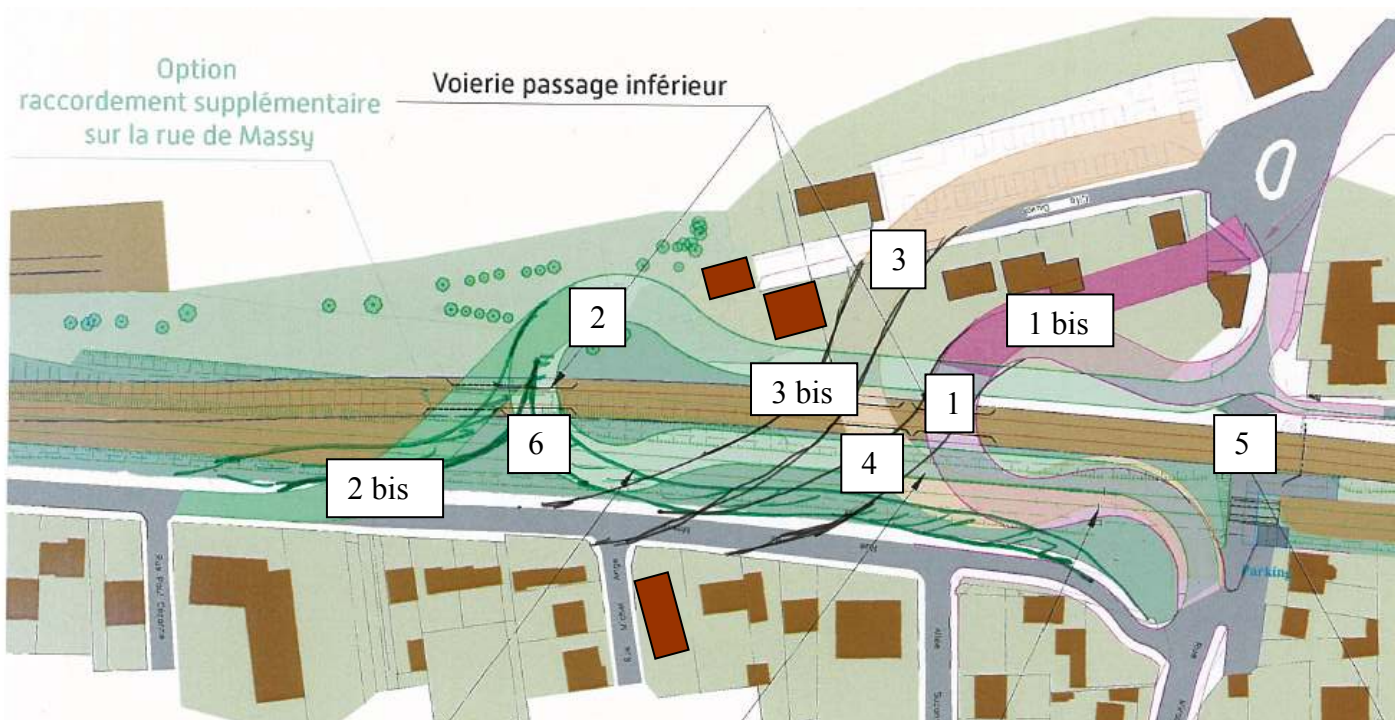
Pour évaluer les dégâts qui pourrait être occasionnés par les travaux un référé préventif c'est-à-dire un état des lieux avant et après travaux mené par un expert immobilier sera effectué. En cas de dommage subi RFF est dans l'obligation d'indemniser les riverains.

L'expert a rappelé quelques principes prévalant à ces procédures d'indemnisation:

- Avant de déterminer les personnes à indemniser RFF doit s'efforcer de protéger au mieux les riverains des nuisances créées par son projet. La concertation tout au long du projet permet d'affiner avec les riverains les protections acoustiques ou éventuellement anti-vibratiles en fonction de leur efficacité et leur insertion paysagère.
- Ces indemnisations se font avec les propriétaires des immeubles concernés quel qu'en soit le statut : propriétaires privés ou publics, bailleurs sociaux...
- Ces démarches d'indemnisation passent par une négociation au cas par cas avec les riverains concernés. Chaque maison est dans une situation particulière par rapport à la voie : distance, hauteur, vue... ; chaque demande appelle donc une réponse particulière.
- En cas d'impossibilité à aboutir à un accord le contentieux peut être porté devant le tribunal administratif compétent.

g) sur le tracé et les caractéristiques de la route

RFF a indiqué que la solution technique en boucle courte était une proposition à travailler avec les riverains afin d'identifier le meilleur tracé pour la route. Sur les participants à l'atelier ont proposé d'autres variantes de tracé.



Carte des différentes variantes de tracés proposés lors de la concertation. (version de travail)

1. Tracé en boucle courte

Des intervenants ont expliqué que la circulation et les places de stationnement sont nécessaires pour assurer la pérennité des commerces. Pour eux, la boucle courte est la solution la plus intéressante car une boucle large pourrait dissuader les automobiles de s'arrêter dans la zone commerciale. RFF a indiqué que le projet, boucle courte ou boucle longue, prévoit des places de stationnement.

1. Bis Tracé en boucle courte

La Ville d'Antony a indiqué que dévier la voie entre les bâtiments permet de préserver le parking de la mairie en face de la pharmacie.

2. Tracé en boucle longue

Différents participants ont fait remarquer que cette solution serait source de beaucoup de bruit compte tenu de la longueur de la route.

2. Bis Tracé en boucle longue avec raccordement rue de Massy

Un autre intervenant a proposé de faire passer la route par la Cité Duval et d'ouvrir la boucle au nord dans la bande de terrain libre entre les voies du TGV et du RER B et C.

3. Tracé en boucle moyenne

Plusieurs intervenants estiment qu'il faudrait modifier la boucle en la faisant sortir après la Cité Duval pour faciliter notamment la circulation routière, sous réserve de définir l'impact sur les commerces qui ne serait plus desservi et sur la protection des piétons qui sortent de la gare.

La ville d'Antony a expliqué que cette solution pourrait satisfaire tout le monde en étant retravaillée. Elle pourrait prendre la rue de la cité Duval et permettre un déplacement moindre des voies. Elle doit donc être approfondie.

3. Bis boucle moyenne avec raccordement rue de Massy

4. Tracé en boucle courte raccordement rue de Massy

Un participant a fait remarquer que le virage de la route à l'angle de la rue Mirabeau et de la rue de Massy induira un fort report de circulation sur la rue Mirabeau. Afin d'éviter cet inconvénient plusieurs participants proposent d'ajouter un raccordement direct sur la rue de Massy.

5. Tracé direct avec route en gabarit réduit

Lors de la réunion du 26 janvier un participant a demandé d'examiner à quelles conditions (gabarits et circulations prévues, pentes...) il était possible d'élargir le passage souterrain pour les piétons pour créer un passage sans boucle sous la voie ferrée.

Un participant ajoute que s'il est acceptable que les poids lourds (en transit ou de livraison) passent ailleurs, il serait très dommageable que ne puissent pas passer les bus locaux (mini bus Paladin n°3) et surtout les véhicules de secours : ambulances, véhicules pompiers. Il faudrait envisager une hauteur pas trop réduite.

6. Solution par pont-rail sans déplacement des voies

Plusieurs participants ont souhaité que cette variante soit réintégrée dans la discussion car c'est la seule qui permet d'éviter un rapprochement des voies vers les habitations au nord des voies.

D'autres participants se sont prononcés en défaveur des variantes 2, 2bis, 4 et 6 car elles impacteraient les habitations de la rue de Massy. Pour eux :

- la route apporte des nuisances au moins égales sinon supérieure aux trains et pas de protection ;
- un tunnel avec une route a un effet de caisse de résonance.

Des participants ont indiqué qu'un raccordement sur la rue de Massy permettrait d'éviter aux véhicules se rendant vers les Baconnets de réaliser un détour. D'autres ont signalé le risque d'embouteillages sur la rue si cette solution était retenue.

De manière générale

Le CDR MaVal a demandé à ce que le revêtement de la nouvelle route soit absorbant et le plus performant possible pour limiter le bruit.

Des participants ont demandé à ce que le projet routier et urbain soit pensé intelligemment et pour le long terme en regardant l'intérêt général du quartier et non les intérêts particuliers.

Constatant que les différentes variantes proposées contentent chacune une partie des participants et pas l'autre, plusieurs participants ont estimé que ce n'était pas à eux de prendre cette décision. La décision devrait être prise au regard d'une analyse multicritère au cas par cas des différentes variantes, en tenant compte des critères suivants en fonction du tracé et de la voie ferrée et de la route :

- les impacts sur les riverains (sonore, vibration, expropriation, pollution atmosphérique...)
- les bénéfices (places de parking, qualité du passage souterrain pour la circulation routière et pour les piétons, insertion paysagère...)

La présentation de ces différentes variantes doit être claire en indiquant par exemple précisément sur les plans les pentes et profondeurs des tracés.

Conclusion : suite du projet de suppression du passage à niveau

Plusieurs participants ont souligné qu'il faudrait consacrer plus que deux réunions pour parler du sujet du passage à niveau et retenir une variante.

La Ville d'Antony a pris en compte l'enjeu urbain de la suppression de ce passage à niveau. Elle commandera une étude d'aménagement du quartier de Fontaine-Michalon sur la base de deux ou trois variantes qui seront issues de cet atelier pour éclairer la décision sur le choix du tracé pour supprimer le passage à niveau.

RFF a indiqué qu'il est judicieux de profiter du projet Massy-Valenton pour mobiliser des fonds afin de régler la question du PN.

Avant toute chose, il convient d'approfondir des études pour écarter les solutions non valides et identifier s'il est possible de diminuer le déplacement des voies et de mieux protéger du bruit les riverains.

D'autres réunions avec les riverains seront nécessaires fin 2012 avant de choisir l'option finale pour supprimer le passage à niveau et définir comment protéger les riverains. Ces réunions se dérouleront à la lumière des études techniques complémentaires, des décisions sur le projet Massy-Valenton et de l'étude d'aménagement urbain de la Mairie

Par souci de concision et de clarté les discussions et avis concernant les thèmes suivants seront réintégréés dans les synthèses des ateliers correspondants :

- scénarios alternatifs par enfouissement et encaissement : atelier n°1 ;
- le fret : atelier n°1 ;
- l'Interconnexion Sud : atelier n°1 ;
- l'insertion de la seconde voie TGV : atelier n°2.