

Amélioration du contournement ferroviaire sud de Paris, ligne Massy-Valenton

COMPTE-RENDU DE LA REUNION D'INFORMATION

MERCREDI 25 MAI 2022

La réunion a duré 3h30 et s'est déroulée Espace Vasarely à Antony.
Elle a accueilli environ 90 participants.

Le diaporama projeté se trouve en annexe du présent compte-rendu.

INTERVENANTS

SNCF réseau, maître d'ouvrage

- Gilles GAUTRIN, SNCF Réseau IDF, Directeur Territorial Ile-de-France
- Tung NGUYEN, SNCF Réseau IDF, Responsable de la maîtrise d'ouvrage
- Olivier FONTE, SNCF Réseau IDF, Pilote de l'opération
- Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau IDF, Expert acoustique
- Caroline ROSTANG, Responsable concertation et dialogue territorial

Avec la participation de :

- Jean-Yves SENANT, Maire d'Antony
- Perrine PRECETTI, Maire Adjointe chargée de l'Urbanisme et des Mobilités Durables
- Wissam NEHME, Maire Adjoint chargé des Travaux d'Antony

ANIMATION DE LA REUNION

- Vincent DURAND, SYSTRA

REDACTION DU COMPTE-RENDU

- Vincent DURAND, SYSTRA

DEROULEMENT DE LA REUNION

- Introduction
- 1^e partie : présentation du projet, du chantier, des protections acoustiques et des modalités de dialogue mises en place
- 2^e partie : échanges avec la salle
- Conclusion

1. INTRODUCTION

Jean-Yves SENANT, Maire d'Antony, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants. Il indique que la Ville d'Antony est opposée à ce projet depuis son lancement en 2003 et qu'elle s'était opposée à la Déclaration d'Utilité Publique déposée en 2016 et avait porté cela auprès du Tribunal Administratif qui a tranché en faveur de l'utilité publique du projet. Il indique que l'ensemble des recours ont été utilisés et qu'aujourd'hui la Ville ne peut plus s'opposer au projet. Il précise que la préoccupation de la Ville est que les riverains soient le mieux protégés durant le chantier puis en phase d'exploitation de la ligne.

Gilles GAUTRIN, SNCF Réseau se présente et indique que les projets Massy-Valenton Ouest et Massy-Valenton Est ont comme objectif d'améliorer la qualité des circulations sur le tronçon Contournement Sud de Paris. Il mentionne la mise en service en novembre 2021 de la partie Massy-Valenton Est et rappelle l'engagement de la SNCF pour réaliser Massy-Valenton Ouest, mais aussi de l'implication forte de l'Etat afin de le réaliser dans les meilleures conditions et qu'il bénéficie à tous les acteurs. Il souligne l'obtention d'une convention de financement de l'Etat au début de l'année 2022 afin que le projet puisse être mis en service courant 2028.

Vincent DURAND, SYSTRA, animateur, remercie les participants pour leur présence. Il présente la tribune, le déroulé et le cadre de la réunion (*cf. diaporama diffusé en réunion et joint au compte-rendu*). Il procède à un rapide sondage à main levée auprès des participants pour permettre d'adapter la présentation en conséquence. Il précise que tous les avis et questions recueillis seront consignés dans le compte-rendu de la réunion.

2. PRESENTATION DU CHANTIER D'AMELIORATION DU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE SUD DE PARIS, LIGNE MASSY-VALENTON

Voir diaporama projeté en pièce-jointe.

Les vidéos de présentation du projet et du chantier diffusées seront accessibles sur la page Internet du projet via ce lien¹.

Une riveraine estime que la rue de Massy n'est pas suffisamment protégée par les écrans acoustiques.

Un riverain souhaite connaître les prochaines échéances et les résultats de l'étude menée par le cabinet Venathec.

Une riveraine souhaite savoir si les toitures sont prises en compte dans le cadre des diagnostics acoustiques et demande des précisions quant à la procédure de constat d'huissier mise en place.

Réponses de SNCF Réseau

- Sur les protections acoustiques rue de Massy

Tung NGUYEN, SNCF Réseau revient sur l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'enquête publique de 2016. Son modèle acoustique a repris l'impact sonore maximal que pourrait générer le projet. Dans le cas où les écrans acoustiques n'étaient pas suffisants pour protéger les riverains, des isolations de façade sont prévues. Il précise que 19 logements sur la rue de Massy vont bénéficier de ces mesures.

Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau précise que les modélisations acoustiques réalisées prennent en compte les circulations ferroviaires maximales que le projet pourrait permettre. Il souligne que les protections acoustiques existantes ainsi que celles mises en place dans le cadre de ce projet garantissent aux riverains qu'il n'y ait pas de dégradation de l'ambiance sonore une fois la ligne mise

¹ <http://amelioration-massyvalenton-ouest.sncf-reseau.com>

en service pour tous les logements, même ceux qui ne bénéficient pas de protections par isolement des façades.

- Sur les diagnostics acoustiques

Tung NGUYEN, SNCF Réseau, indique qu'une relance sera faite auprès de la société Venathec pour mettre en place les rendez-vous pour les personnes figurant au sein du périmètre de diagnostic n'ayant pas été contactées.

Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau ajoute que des secteurs ont été priorités pour les diagnostics acoustiques car considérés comme plus impactés par les travaux à venir. Il précise que ces diagnostics permettent de caractériser l'isolement phonique actuel lié aux différentes ouvertures. Il indique que dans le cas où les performances acoustiques seraient insuffisantes, les vitrages seront remplacés. Il ajoute qu'au cas par cas l'isolement des toitures pourra être envisagé, s'il est indispensable pour atteindre les objectifs d'isolation propres au chantier.

- Sur le constat d'huissier

Olivier FONTE, SNCF Réseau, indique qu'un huissier est passé le lundi 23 mai sur une zone prédéfinie allant du 38 au 80 rue des chênes et prenant également en compte le n°24 de la rue du Saule. Le constat d'huissier sur ce zonage concerne les premiers travaux de la zone d'aménagement, à savoir la réalisation d'une plateforme sur le talus ferroviaire. Il précise qu'il s'agit d'une solution mise en place en attendant le passage d'un expert nommé par le Tribunal Administratif dans le cadre de la procédure de référé préventif. Le référé préventif sera mis en place avant le démarrage de travaux plus importants, sur un périmètre plus étendu.

Wissam NEHME, Mairie d'Antony, indique que la volonté de la Mairie d'Antony est de protéger l'ensemble des riverains et que si nécessaire, l'huissier mandaté dans le cadre de cette première démarche pourra repasser.

Un riverain s'inquiète d'un potentiel effet de réfléchissement des écrans acoustiques du fait de la différence de hauteur entre ceux de la rue Ricquebourg et ceux de la rue Chemin de fer. Il remarque qu'aucun écran acoustique n'est prévu au niveau du pont de l'Avenue Armand Guillebaud et souhaiterait que les ponts situés au niveau de la gare des Baconnets soient rénovés afin de faciliter les mobilités douces.

Jean-Marc FEUILLADE, ancien Conseiller municipal d'Antony, souhaite savoir si le projet d'Interconnexion Sud est abandonné du fait de la réalisation de Massy-Valenton Ouest et si le projet de Gare TGV à Pont-de-Rungis est acté. Il souhaite connaître les impacts que les travaux peuvent avoir sur l'activité de la Gare des Baconnets, sur les circulations ferroviaires à terme et sur les autres projets ferroviaires du territoire. Il demande qui aura la charge de l'entretien des écrans acoustiques.

Un riverain demande des précisions sur les écrans acoustiques prévus sur la rue de Massy entre les Baconnets et Fontaine-Michalon.

Réponses de SNCF Réseau et de la Mairie d'Antony

- Sur les écrans acoustiques et le pont de l'Avenue Armand Guillebaud

Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau explique que la hauteur des écrans rue Ricquebourg est évolutive car dépend de la hauteur du talus vis-à-vis de la voie ferrée. Il précise que l'ensemble des écrans acoustiques mis en œuvre dans le cadre de ce projet ont des propriétés absorbantes du côté exposé aux voies, ce qui empêche la réflexion des ondes sonores. Il précise que les écrans acoustiques mis en place rue de Massy entre les Baconnets et le passage à niveau n°9 le seront en remplacement des clôtures béton actuellement présentes.

Tung NGUYEN, SNCF Réseau indique que le pont Armand Guillebaud n'est pas concerné par un programme de protection acoustique. Il souligne que les écrans acoustiques qui seront réalisés dans le cadre de ce projet sont ceux qui ont été actés lors des concertations de 2012 et 2013 et validés dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique. SNCF Réseau déploie le programme de protections acoustiques qui a été arrêté. Il précise que la charge de l'entretien des écrans acoustiques dépend de SNCF Réseau mais que des discussions sont en cours avec la Mairie d'Antony afin de définir certains aspects qui pourraient être pris en charge par la Commune.

- Sur le secteur de la gare des Baconnets

Olivier FONTE, SNCF Réseau, indique que des échanges et réflexions ont lieu actuellement avec la RATP afin que les accès à la gare et les cheminements piétons soient maintenus durant la période des travaux. Les contraintes d'accessibilité au bâtiment, de sécurité incendie sont prises en considération et si les conditions de sécurité ne sont pas assurées durant certains travaux, alors l'accès à la gare pourra être ponctuellement fermé. Il précise que ces fermetures seront limitées autant que possible.

- Sur l'interconnexion Sud, la gare TGV Pont-de-Rungis et les circulations ferroviaires

Gilles GAUTRIN, SNCF Réseau, indique que le projet d'Amélioration du contournement sud de Paris sur la ligne Massy-Valenton se substitue au projet d'Interconnexion Sud et que les travaux engagés à l'Est et à l'Ouest peuvent permettre de créer la gare TGV Pont-de-Rungis. Il mentionne l'inscription du projet de gare TGV Pont-de-Rungis au Conseil d'Orientation des Infrastructures et un horizon de réalisation 2030, sous condition d'obtention des financements. En 2024, la ligne 14 reliera Paris à l'aéroport d'Orly et à la gare TGV Pont-de-Rungis. La navette Orlyval sera obsolète.

Jean-Yves SENANT, Mairie d'Antony précise que la ligne Orlyval appartient à la RATP, qui entend la conserver comme ligne de desserte locale. Il ajoute que la décision dépend cependant d'Ile-de-France Mobilités.

Gilles GAUTRIN, SNCF Réseau revient sur la possibilité d'augmenter le nombre de sillons ferroviaires (créneau horaire sur lequel un train à l'autorisation de circuler sur un parcours) et précise que cette potentielle augmentation est prise en compte dans les modélisations acoustiques. Les travaux présentés permettent de réaliser une infrastructure ferroviaire en mesure d'accueillir cette augmentation mais que la décision dépend d'une autre entité que SNCF Réseau, que ce soit pour les TGV (SNCF Voyageurs) ou les RER C (Ile-de-France Mobilités)

Un riverain souhaite connaître le nombre de trains (par catégories) qui circuleront à terme sur la ligne et avoir des garanties concernant le trafic fret sensible et sur les mesures apportées pour réduire les vibrations liées au passage des trains et protéger les riverains.

Un riverain demande des précisions sur l'évolution sonore en termes de décibels en fonction du scénario de trafic maximal et sur la temporalité de réalisation des différents écrans acoustiques. Il requiert un complément d'information à la suite des réponses apportées sur le pont de l'Avenue Armand Guillebaud, soulignant la présence d'écoles à proximité.

Un riverain s'interroge sur l'absence de protections acoustiques au niveau du pont Armand Guillebaud, au-devant du Square du Beau Vallon et entre la D920 et la rue Thierry.

Réponses de SNCF Réseau

- Sur les circulations ferroviaires et le fret

Gilles GAUTRIN, SNCF Réseau précise en avant-propos que les modélisations acoustiques réalisées dans le cadre de ce projet prennent en compte le nombre de sillons et de trains maximum que la ligne peut accueillir. Il indique que ces travaux pourraient permettre, si l'autorité régulatrice des transports le réclame, d'augmenter jusqu'à 20 le nombre de sillons par jour sur la ligne pour les TGV. Il explique par ailleurs que le nombre actuel de trains de fret sera conservé et n'évoluera pas. Il ajoute que la qualité

de la voie sera améliorée du fait de ce chantier, diminuant ainsi les nuisances liées au passage des trains.

- Sur l'évolution sonore

Tung NGUYEN, SNCF Réseau indique que la réglementation prescrit de mettre en œuvre des protections acoustiques lorsque des travaux de transformation d'une infrastructure ferroviaire augmentent les niveaux sonores à terme de plus de 2 décibels pour un logement. Lorsque l'augmentation est inférieure à 2 décibels (donc imperceptible à l'oreille humaine) il n'est pas lieu de protéger. Il ajoute que les protections acoustiques permettront de protéger les logements et que l'environnement sonore sera au minimum au même niveau aujourd'hui que lors de la mise en service et qu'il sera amélioré dans de nombreuses situations.

Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau indique que les modélisations acoustiques prennent en compte la possibilité d'un trafic maximal sur la ligne pour définir les mesures de protection adaptées. Dans le cas où une évolution de plus de 2 décibels est constatée (donc évolution significative de l'ambiance sonore), des protections acoustiques sont mises en place (écrans, merlons, isolations de façade). Il précise que les gains acoustiques liés aux protections affichées sur les slides prennent en compte les nouvelles circulations éventuelles à l'horizon de la mise en service du projet. Il précise également que l'étude d'impact réalisée prend en compte des doses de bruits calculées sur deux périodes réglementaires : le jour (6h-22h) et la nuit (22h-6h).

- Sur la localisation des écrans acoustiques et la temporalité de leur réalisation

Tung NGUYEN, SNCF Réseau indique que les études des écrans acoustiques sont en cours de finalisation et qu'en fonction des différentes contraintes (interruptions de circulation ferroviaire, moyens humains, chantiers sur la commune...), un échange aura lieu avec la Mairie d'Antony afin de définir le planning.

Il explique que les protections acoustiques mises en place dépendent d'une réglementation et que doivent être protégés : les logements, établissements de santé recevant du public et établissements scolaires. Les squares ne sont pas compris dans cette réglementation. Concernant la rue du Chemin de Fer entre la D920 et la rue Thierry, les voies ferrées sont en déblai et les talus protègent les logements.

Fouad BELKASMI, Président du Collectif Rue des Chênes cite en préambule de son intervention la Ministre des Transports Elisabeth BORNE qui a estimé en 2018 que « *la réglementation relative au bruit des infrastructures ferroviaires doit être revue, car les règles actuelles ne traduisent pas le ressenti des populations avec une évaluation en bruit moyen qui ne traduit pas les pics qui gênent les riverains* ». Il s'interroge sur les hypothèses qui ont permis d'obtenir les modélisations acoustiques et sur le retour d'expérience dont SNCF Réseau dispose sur l'efficacité des écrans acoustiques sur d'autres projets terminés.

Bruno EDOUARD, ancien conseiller municipal d'Antony, s'interroge sur l'engagement pris par SNCF Réseau de ne pas augmenter le trafic de fret alors que les sillons fret ne sont aujourd'hui pas pleinement utilisés. Il souhaite également revenir sur le sujet des vibrations lors du passage des trains.

Une riveraine souhaite savoir si des travaux de nuit sont prévus et obtenir des précisions quant à l'écran acoustique prévu rue du Chemin de fer : sur sa hauteur de 6m et sur le maintien ou non des arbres le long de cette rue.

Réponses de SNCF Réseau et de la Mairie d'Antony

- Sur l'expérience SNCF Réseau lors de la mise en place d'écrans acoustiques

Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau indique que des écrans acoustiques sont mis en place sur d'autres projets et qu'à chaque fois, des mesures de réception sont réalisées par des bureaux d'études afin de

vérifier que les écrans protègent efficacement les riverains tel que prévu dans le cahier des charges. Il précise que cela sera également fait pour ce chantier.

Wissam NEHME, Mairie d'Antony ajoute que dans le cadre des travaux du passage à niveau de Fontaine-Michalon des mesures de réception viennent d'être effectuées pour vérifier l'efficacité des murs antibruit.

Gilles GAUTRIN, SNCF Réseau précise que dans le cas où les écrans acoustiques n'atteindraient pas leurs objectifs, des actions seraient menées afin que les résultats soient conformes avec ce qui est attendu. Il précise que cette méthodologie et ce type de protection sont mises en place sur de nombreux projets, ce qui permet à SNCF Réseau de bénéficier de nombreux retours d'expérience.

- Sur le fret

Gilles GAUTRIN, SNCF Réseau précise que le nombre de sillons fret sera identique avec la capacité actuelle lors de la mise en service du projet.

Wissam NEHME, Mairie d'Antony explique que la SNCF pourrait, même sans réaliser le projet Massy-Valenton Ouest, augmenter le nombre de TGV et de trains de fret quotidien car des sillons sont disponibles. Il précise qu'aujourd'hui l'objectif de la Mairie est de protéger au mieux les riverains car le chantier va arriver. Il explique que du fait de l'absence de budget nécessaire, SNCF Réseau ne peut mettre en place davantage de protections complémentaires et qu'il est donc nécessaire de privilégier les protections aux endroits qui le nécessitent le plus.

- Sur la réalisation des écrans acoustiques rue du Chemin de fer

Olivier FONTE, SNCF Réseau explique que, pour certaines portions, la proximité des travaux avec la voie ferrée et donc la sécurité ferroviaire nécessite que des travaux de nuit soient entrepris car sans circulation ferroviaire.

Tung NGUYEN, SNCF Réseau ajoute que les travaux de pose d'écrans acoustiques sont des travaux qui sont réalisés sur un linéaire et donc que le chantier avance. Ainsi chaque logement ne sera pas impacté sur l'ensemble des travaux de réalisation, mais uniquement sur quelques nuits lorsque les micropieux seront réalisés devant chaque habitation.

Il précise que l'objectif de SNCF Réseau est de protéger les riverains des nuisances ferroviaires et donc d'adapter la taille des écrans en fonction également de la topographie du site et de la hauteur des talus. Les écrans doivent être situés 2m au-dessus de la plateforme ferroviaire, lorsque celle-ci est surélevée vis-à-vis de la voirie : lorsque la plateforme ferroviaire est à 4m au-dessus de la voirie, alors les écrans devront être plus haut, pouvant ainsi aller jusque 6m par rapport à la voirie afin d'accorder une meilleure protection acoustique. Il souligne cependant que des études sont encore en cours afin de trouver un compromis pour diminuer la hauteur de ce mur tout en conservant son efficacité acoustique.

Pour réaliser ces écrans, une grue mobile devra être utilisée et nécessitera la coupe d'un arbre sur deux. Il indique que la Ville d'Antony a également un projet de piste cyclable sur la rue du Chemin de fer et qu'une coordination avec la Mairie est en cours de réflexion.

Wissam NEHME, Mairie d'Antony, indique que la réalisation des travaux des écrans rue Ricquebourg est un des éléments bloquants de la Convention SNCF Réseau/Ville d'Antony et que la Ville souhaite que SNCF Réseau trouve une solution différente afin d'effectuer les travaux de jour et non de nuit. Il précise le projet de la Mairie : la réfection de la rue du Chemin de fer après la réalisation des travaux du Département 92.

- Sur les vibrations liées à l'exploitation

Tung NGUYEN, SNCF Réseau explique que les vibrations sont liées aux circulations ferroviaires mais aussi à la nature du sol. Il précise que lorsqu'une voie nouvelle est créée, celle-ci absorbe mieux les vibrations et diminue ainsi la gêne.

Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau ajoute que les nouvelles infrastructures mises en place et le renouvellement du matériel roulant permettent d'envisager une diminution des niveaux de vibrations. Il précise que des contrôles concernant les vibrations ferroviaires sont réalisés régulièrement autour des infrastructures, malgré l'absence de réglementation sur le sujet. Ces contrôles sont effectués par des bureaux d'étude indépendants afin de quantifier et mesurer les risques que cela pourrait causer aux structures des logements situés à proximité des voies. Par retour d'expérience, les mesures réalisées en 2022 sur le réseau francilien n'ont démontré aucun dépassement des seuils préconisés qui pourraient représenter un risque.

Un riverain souhaite savoir à quel niveau s'arrête l'écran rue des Chênes.

Jean MOUREH, président du CDR MaVal demande des précisions sur le financement du projet. Il estime que le mur acoustique de la rue de Massy n'a pas de propriétés acoustiques et souhaite que cela soit considéré dans les hypothèses permettant d'obtenir les modélisations acoustiques. Il souhaite que soit présenté également les gains acoustiques les moins favorables des écrans acoustiques et que l'ensemble des logements concernés puissent connaître leur niveau de bruit actuel et à l'horizon de la mise en service du projet. Il mentionne l'ouverture à la concurrence de certains sillons et le fait que SNCF Réseau ne dispose plus de la maîtrise concernant la circulation ferroviaire de la ligne. Il craint l'augmentation des vibrations.

Un riverain souhaite des précisions concernant les différences de gain en termes de décibels en fonction des quartiers et demande à ce que soit affiché les gains minima de chaque protection et demande des précisions concernant le programme d'isolation de façade, s'il concerne uniquement les ouvrants.

Une riveraine souligne l'importance du cadre de vie à l'extérieur des habitations et souhaiterait avoir des précisions sur l'obtention des données qui ont permis de réaliser les études d'impact.

Réponses de SNCF Réseau et de la Mairie d'Antony

- Sur l'écran acoustique rue des chênes

Tung NGUYEN, SNCF Réseau précise que le document diffusé en séance mentionne un arrêt du mur au 21 rue des Chênes mais après vérification sur plans et sur site, l'écran acoustique protégera en réalité les maisons jusqu'au 25/27 rue des Chênes.

- Sur les gains acoustiques

Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau indique que cela dépend de la configuration du terrain, de la distance des voies vis-à-vis des habitations, la pose des écrans sur des terrains en déblai ou remblai. Il précise que les gains maximums présentés correspondent aux logements et pièces de vie situés en rez-de-chaussée ou 1^{er} étage et qui seront au droit des écrans. Afin de protéger les étages supérieurs et ne pas réaliser des écrans acoustiques trop haut, SNCF Réseau effectue des travaux d'isolation de façade pour les étages insuffisamment protégés. Il souligne qu'aucune dégradation de l'environnement sonore n'aura lieu pour les logements, quels que soient les étages. Les gains acoustiques seront cependant moins importants que ceux affichés pour les étages supérieurs ou pour les logements qui seront plus éloignés des écrans.

- Sur les isolations de façade

Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau indique que le bureau d'étude Venathec fera un diagnostic de toutes les pièces de vie des logements et prendra en compte toutes les faiblesses acoustiques de celles-ci. Dans le cas où l'isolement est insuffisant vis-à-vis du bruit de chantier, les ouvertures seront traitées (vitrages, ouvrants, aérations).

- Sur les sillons ferroviaires

Gilles GAUTRIN, SNCF Réseau précise que si les travaux permettent de faire rouler théoriquement davantage de trains sur cet axe, cette augmentation dépend uniquement du nombre de sillons disponibles. Les travaux sur cet axe n'entraînent pas un changement en termes de sillon fret et permettent une potentielle augmentation de 40% de TGV. Il indique que jusqu'à 74 TGV par jour pourraient passer si tous les sillons étaient utilisés.

- Sur la modélisation acoustique

Tung NGUYEN, SNCF Réseau explique qu'il s'agit d'une modélisation acoustique prenant en compte la topographie du terrain, le passage des trains et leur niveau sonore. Cette modélisation permet d'obtenir une dose de bruit maximal au niveau de chaque logement sur tout le linéaire ferroviaire. Si dépassement vis-à-vis des seuils réglementaires, alors il y a obligation de protéger les logements.

Un riverain s'interroge sur l'entretien des écrans acoustiques qui vont être réalisés et souhaite savoir ce qu'il est prévu en cas de non-respect de la charte chantier.

Un riverain souhaite connaître les itinéraires camions qui seront mis en place durant le chantier.

Un riverain juge difficilement compréhensibles les chiffres présentés sur le sujet de l'affaiblissement acoustique et regrette l'utilisation du terme « *gain acoustique* ».

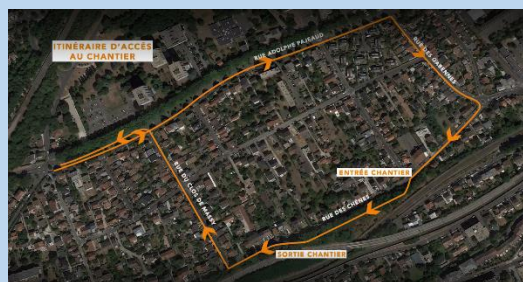
Réponses de SNCF Réseau et de la Mairie d'Antony

- Sur le respect des engagements

Wissam NEHME, Mairie d'Antony explique qu'une convention entre SNCF Réseau et la Ville d'Antony va être signée. Si les engagements pris par SNCF Réseau dans celle-ci ne sont pas respectés, alors la Mairie d'Antony peut faire intervenir la Police Municipale pour interrompre le chantier. Il précise que cette situation s'est présentée sur le chantier du PN9 et que la Mairie d'Antony sera particulièrement attentive tout au long du chantier.

- Sur les itinéraires de circulation

Olivier FONTE, SNCF Réseau présente l'itinéraire camion prévu et concerté avec la Mairie d'Antony pour les phases 1 & 2 de ce chantier.



Il ajoute que pour la phase 3 du chantier qui sera horizon 2025, une neutralisation d'une partie de la chaussée du Chemin Latéral pourra avoir lieu et que ce sujet sera concerté avec la Commune au moment convenu.

- Sur la notion de gain acoustique

Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau précise que la notion de gain acoustique présentée correspond à l'amélioration apportée par les écrans pour les logements et donc à la diminution du niveau de bruit. Il ajoute qu'aucune dégradation de la situation ne pourra avoir lieu.

- Sur l'entretien des écrans acoustiques

Olivier FONTE, SNCF Réseau indique que des visites périodiques sont réalisées sur les ouvrages pouvant mener à des interventions si les protections sont détériorées.

Une riveraine souhaite connaître les modalités d'information qui seront mises en place par SNCF Réseau pour présenter les travaux et leurs conséquences.

Une riveraine s'interroge sur la localisation de la base vie et sur ce qu'il adviendra de l'aire de chantier une fois que les travaux auront été réalisés.

Un riverain demande des précisions sur le financement de ce chantier et souhaite que des garanties de réalisation soient apportées concernant le programme de protections acoustiques.

Réponses apportées par SNCF Réseau

- Sur le financement du chantier

Gilles GAUTRIN, SNCF Réseau indique que le financement de l'ensemble de la phase réalisation de ce chantier est garantie par l'Etat.

- Sur l'information aux riverains

Caroline ROSTANG, SNCF Réseau précise que lors de chaque phase travaux, des informations seront distribuées chez les riverains concernés, que des permanences seront également mises en place pour échanger avec les riverains et qu'un ensemble de canaux d'échanges existent (mail, téléphone, échanges bilatéraux...).

- Sur l'emplacement de la base vie et le futur de l'aire de chantier

Tung NGUYEN, SNCF Réseau indique que plusieurs options sont en réflexion sur Massy et Antony. Il précise qu'une remise en état de la parcelle qui sera occupée par l'aire de chantier et une replantation sont prévues.

Une riveraine se demande si les immeubles et logements hauts ont été pris en compte dans les études acoustiques et si des protections acoustiques sont prévus.

Une riveraine souhaite connaître les solutions mises en place par SNCF Réseau pour réduire les nuisances chantier en journée.

Une riveraine indique que depuis la coupe d'arbres des rats sont apparus.

Un riverain souhaite savoir si la dévaluation des biens, du fait de ce chantier, a été prise en compte.

Réponses apportées par SNCF Réseau

- Sur les protections acoustiques des logements durant le chantier

Tung NGUYEN, SNCF Réseau indique qu'un diagnostic acoustique des logements situés à proximité du chantier est prévu, qu'en fonction de l'isolation des fenêtres et ouvrants, un traitement pourra être mis en place.

- Sur la présence de rats

Tung NGUYEN, SNCF Réseau indique qu'il s'agit d'un sujet complexe car traiter des rats sur une parcelle ne fait que décaler le problème.

- Sur la dévaluation des biens

Tung NGUYEN, SNCF Réseau précise que SNCF Réseau respectera la réglementation et qu'il sera nécessaire de prouver que la dévaluation du bien est liée aux travaux.

- Sur la prise en compte des logements acoustiques

Théo CORDOLIANI, SNCF Réseau souligne que le bruit se propage dans toutes les directions, sans que les étages supérieurs soient davantage exposés au bruit. Il précise que la source de bruit principale lors des circulations ferroviaires est liée au contact rail/roue, raison pour laquelle les protections apportées par les écrans acoustiques sont pertinentes et que lorsque l'étude acoustique identifie des logements pour lesquels une potentielle dégradation acoustique est envisagée à l'horizon de la mise en service du projet, alors un traitement par isolation de façade sera réalisé.

4. CONCLUSIONS

Vincent DURAND, SYSTRA, animateur, remercie l'ensemble des participants pour leur présence ce soir. Il indique que ces deux réunions d'information marquent le début du dialogue entre SNCF Réseau et les riverains et que celui-ci sera maintenu durant toute la durée du chantier. Il rappelle que différents canaux de contact existent si des riverains souhaitent poursuivre les échanges.

Les canaux de contact :

- Mail : amelioration-massy-valenton-ouest@sncf.fr
- Téléphone : 0 805 38 55 95
- Permanences avant chaque phase majeure du chantier
- Rencontres bilatérales