

RFF

**Concertation publique sur le projet
Massy-Valenton, secteur Ouest**

**COMPTE-RENDU
DE LA PREMIERE RÉUNION DE L'ATELIER**

**COMMUNE CONCERNEE :
WISSOUS : protections des quartiers du Bois Charlet, de Fribouli et de la Fraternelle**

*Jeudi 25 octobre 2012, de 20h15 à 22h15
Salle des Fêtes, Wissous*

Ce document est une synthèse des échanges de la réunion qui a réuni une vingtaine de participants.

Etaient présents pour présenter le projet et répondre aux questions :

Pour RFF :

- *Vincent Desvignes, chef du service Etudes de développement*
- *Fabien Guérin, chef de projet Massy Valenton Ouest*
- *Matthieu Bony, chargé de mission concertation*

Pour le bureau d'étude Egis

- *Maxime Jabier, acousticien*
- *Jean-Bernard Nappi, architecte paysagiste*
- *Richard Causse, expert voie ferroviaire*

Pour la SNCF :

- *Rafaele Ghoreychi, directrice d'opération déléguée*

Le compte rendu a été relu et amendé par les participants

INTRODUCTION

Accueil et point sur l'Interconnexion Sud

Madame Eliane Poujol, adjointe au Maire, prie d'excuser l'absence de M. le Maire.

Elle indique que, pour l'équipe municipale, la réponse à la croissance du trafic TGV est l'interconnexion Sud en souterrain.

Face aux difficultés pour mettre en place immédiatement ce projet de nouvelle ligne TGV e souterrain, l'équipe municipale rappelle qu'ils acceptent l'étude du projet Massy-Valenton Ouest à condition que, comme cela a été indiqué, il soit temporaire dans la perspective de la création de l'Interconnexion Sud.

Au cours de la réunion d'autres participants ont souligné leur souhait que l'interconnexion sud vienne le plus rapidement possible confirmer le caractère transitoire de l'aménagement de la ligne Massy Valenton pour les TGV.

1. PRÉSENTATION DES PROPOSITIONS DE PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Fabien Guérin, chef de projet RFF, et Jean-Bernard Nappi, architecte paysagiste présentent les protections suivantes pour les 3 quartiers les plus exposés au bruit de Wissous:

- Quartier de la Fraternelle : écran acoustique de 4,5 m de haut sur 270m (2m de hauteur par rapport à la hauteur du rail)
- Quartier de Fribouli : merlon (talus) de 2m
- Quartier du Bois Charlet : transformation de la palissade actuelle en écran.

Les remarques générales suivantes ont été formulées par les participants de la réunion:

Bruit des ventilations des TGV

Plusieurs participants font remarquer que le bruit que les riverains perçoivent provient davantage du bruit des ventilations que du bruit du contact entre la roue et le rail. Par conséquent ils ont demandé une augmentation de la hauteur des protections pour couvrir ce bruit.

L'acousticien a répondu que la perception du bruit des ventilations par les riverains est due à la faible vitesse de circulation (entre 70 et 90 km/h) des TGV sur la ligne Massy-Valenton. A plus haute vitesse (supérieure à 90 km/h) ils sont couverts par le bruit des roues sur le rail.

La hauteur des protections pour couvrir ce bruit est un point d'amélioration décliné ensuite pour chaque écran.

Simulation du bruit actuel, demain sans le projet et demain avec le projet

Plusieurs questions ont été posées sur la manière dont les simulations du bruit avec projet ont été réalisées. Un participant a demandé que soient aussi présentées les simulations du bruit en situation actuelle.

L'acousticien a expliqué que les simulations du bruit sont fondées sur un modèle informatique qui prend en compte de nombreux paramètres comme :

- Le type et le nombre de trains qui circulent sur les voies (chaque type de train a une signature c'est-à-dire un niveau et un type de bruit caractérisé)
- La distance de chaque habitation par rapport à la voie
- Les étages des habitations
- La configuration du terrain et la météorologie.

Pour affiner cette simulation acoustique des points de mesures ont été réalisées (une première campagne en 2009 et une nouvelle à l'automne 2012 sur propositions des riverains).

RFF s'est engagé à présenter les cartes du bruit en situation actuelle pour la prochaine réunion.

RFF a d'ailleurs indiqué que ces simulations présentent la pire situation sonore avec le projet c'est-à-dire avec

- Le nombre maximum de train que peut accueillir la ligne (capacité) est de :
 - o 74 TGV contre 41 en 2011, ce qui ne sera possible que si des travaux de signalisation (ERTMS) sont réalisés sur les lignes TGV Atlantique et Paris-Lyon-Marseille ce qui n'est pas prévu avant un horizon 2025.
 - o 150 RER C contre 65 en 2011, ce qui correspond à un RER tous les quarts d'heure toute la journée alors que la demande du STIF pour 2017 est d'un RER C au quart d'heure uniquement en pointe et une extension d'amplitude journalière de desserte soit 88 RER C
 - o 8 trains de fret alors qu'aujourd'hui seuls 4 circulent la ligne.
- La hauteur de la simulation à 4m de haut : ceci permet de mesurer le bruit au niveau du 1^{er} étage des habitations. Il sera nettement moindre dans les jardins et aux rez-de-chaussée.

En prenant ces hypothèses d'une demande poussée au maximum de la capacité de la ligne le bruit augmente de 4 à 5 décibels par rapport à aujourd'hui. Les protections permettent de diminuer le bruit entre plusieurs décibels même dans la pire des situations de circulations.

Couverture des autres quartiers de Wissous

Un participant s'est étonné que les autres quartiers de Wissous et en particulier celui de Saint-Eloi ne soient pas protégés.

RFF a expliqué que les habitations protégées correspondent à celles les plus exposées au bruit des trains compte tenu de leur proximité et de position par rapport aux voies ferrées. Le quartier de Saint Eloi par exemple est situé à 100 m des voies contre entre 20 et 50m pour les maisons protégées. Le bruit diminuant avec la distance, ces nouveaux immeubles sont dans une zone de bruit beaucoup plus modérée. Compte tenu de leur grande distance par rapport aux voies il est également très difficile d'imaginer des écrans qui aient une efficacité minimum.

Evolution du fret sur la ligne

Un des participants s'interroge sur une croissance du fret qui pourrait être permise par les aménagements des voies Massy-Valenton et à terme par la création du projet Interconnexion Sud qui libérera la ligne actuelle des TGV.

Cette question a été traitée pendant la première phase de concertation (L 300-2 hiver 2011-2012). RFF indique qu'aujourd'hui comme demain le fret peut circuler sur la ligne. Il n'y a pas d'effet du projet par rapport au fret. Si le fret est aujourd'hui limité à 4 trains c'est que la demande est faible sur cet itinéraire. D'autres itinéraires fret sont habituellement privilégiés pour alimenter ou contourner l'agglomération parisienne.

2. REMARQUES ET OPTIMISATIONS DEMANDEES PAR LES PARTICIPANTS

Après des échanges en première partie de réunion les participants regroupés par table en fonction de leur quartier de résidence ont présenté sur une feuille les optimisations qu'ils souhaitent voir étudier pour la réunion suivante.

Ces points ont été pris en note à l'écran par RFF pour validation commune et immédiate avec les participants.

Quartier de Bois-Charlet

- Réalisation d'une vraie protection acoustique et pas d'une simple palissade
- Comparer par rapport à la palissade l'efficacité d'une protection (merlon par exemple) proche de la voie
- Augmenter la hauteur du merlon existant
- Augmenter la hauteur de la palissade à 2m au minimum pour protéger du bruit des motrices des trains.
- Etendre la longueur de la palissade vers le Nord-Ouest et vers l'Est du quartier du Bois Charlet afin de couvrir les maisons à l'est et à l'ouest du lotissement exposée latéralement au bruit.
- Gérer les vibrations
- Réaliser un nouveau point de mesure au 37 de la rue Louis Blériot car celui-ci est plus proche des voies.

Quartier du Fribouli

- Augmenter la hauteur du merlon : à 2,50m voire 3m à cause des grilles de ventilation
- Confirmer la suppression des aiguillages

Quartier de La Fraternelle

- Interrogation sur une possible protection des 3 pavillons sur la commune de Rungis
- Augmenter la hauteur de l'écran jusqu'à 4,50m par rapport au niveau du rail pour protéger du bruit des motrices et des haut-parleurs.
- Positionnement des habitants du quartier pour la variante 3 d'insertion
- Création d'un mur absorbant sur les deux faces pour éviter les réverbérations des camions desservant la SILIC
- Mettre des arbres jusqu'au bout de la rue pour préserver l'aspect végétal actuel

CONCLUSION

Vincent Desvignes résume les principaux points abordés lors de la réunion.

Matthieu BONY rappelle le prochain rendez-vous :
jeudi 29 novembre 2012, 20h à la salle des fêtes de Wissous

Suite à l'élection législative partielle dans la 13ème circonscription des Hauts-de-Seine à laquelle appartient Antony la concertation est suspendue jusque début janvier y compris à Wissous.

Néanmoins par soucis de revenir devant les habitants de Wissous avec des propositions dans un délai raisonnable ; RFF, en accord avec la garante de la concertation maintient le rendez du jeudi 29 novembre 2012 à 20h à la salle des Fêtes de Wissous. Il constituera un point d'avancement avec les habitants sur les optimisations des protections.

- **M. Christian FORJA 2 novembre 2012**

Bonjour

En complément à ce qui a été dit lors de l'atelier du 25 octobre, et notamment par rapport à la hauteur des protections souhaitées de 4m50 par rapport au rail (environ 3m70 par rapport au quai), comme vous le savez nous sommes sur un plateau où le vent souffle fort (tempête de 1999 record d'Île-de-France: 174km/h). De plus la gare est assez fréquemment vandalisée, pas seulement des tags, mais aussi des coups à hauteur d'homme qui ont raison de tout ce qui est vitre ou plexiglass.

Le remplacement des plaques d'acier servant à cacher l'entrepôt de matériaux à la ville de Rungis, ne doit pas permettre aux gens se trouvant sur le quai d'avoir à nouveau vu sur cette "cochonnerie", mais aussi sur nos habitations.

Il est évident que l'esthétique (version 3) que nous avons de loin préférée, n'a de sens que si cela répond aux différents critères évoqués ci-dessus.

Dans le cas contraire, pourriez-vous pour le prochain atelier du 29 novembre, nous faire d'autres propositions qui aillent dans ce sens ?

Sincères remerciements.

- **M. Jean-Yves PERON 5 octobre 2012**

Les habitants de la rue Chateaubriand à WISSOUS ont bien pris en compte, lors de la réunion du 16/01/2012 à ANTONY, que RFF confirmait la suppression des aiguillages sur notre commune et l'édification d'un merlon pour protéger nos habitations. Toutefois la réponse de RFF indiquant que ce merlon aurait 2 mètres (1) de haut n'est pas satisfaisante. En effet à cet endroit la ligne ferrée se situe à environ de 0,5 à 1 mètre au-dessous des terrains riverains, la quasi-totalité des pavillons sont en rez-de-chaussée surélevé de type R ou R + 1 ce qui revient vis-à-vis de la ligne RFF à l'équivalent d'un premier et second étage pour les habitants.

Après suppression des lignes secondaires de la gare de Wissous, l'emprise au sol entre la ligne ferrée et la limite des terrains riverains permet facilement l'édification d'un merlon d'au moins 5 mètres de haut pour une protection acoustique compatible avec le niveau relatif des parties habitées des pavillons riverains. C'est donc cette hauteur minimum de merlon qu'il faut prendre en compte lors des études approfondies de protection acoustique à venir ainsi que son coût.

(1) Dans le document " Décisions de RFF à l'issue du comité de pilotage sur les suites à donner à la concertation préalable" la hauteur du merlon est indiquée de 3 mètres.

La remarque de RFF (page 3 du Compte Rendu de la réunion du 25 octobre) concernant la hauteur de simulation (4 m) qui détermine un niveau moindre pour les rez-de-chaussée ne peut pas être prise en compte pour les riverains de la rue Chateaubriand au vu des hauteurs relatives des bâtiments comme indiqué ci-dessus.

Je suis également étonné par la contradiction entre la hauteur du merlon (3 m) donnée dans les décisions de RFF à l'issue du comité de pilotage et celle indiquée (2 m) dans le Compte rendu de la réunion du 25/10/12.

Je confirme donc qu'il faut un merlon de 5 mètres et non de 3 mètres à prévoir pour une protection minimum des riverains de la rue Chateaubriand de Wissous.

- **M. Jean-Yves PERON 6 novembre 2012**

Durant la 1ère phase de concertation début 2012, un rapport de "IMPEDANCE Environnement" fait mention "d'absorbeur sur rail" pour atténuer le bruit et les vibrations à la source. J'ai repris cette info dans mon avis du 27/02/12 pour demander que les portions de voie nouvelle ou remaniée (dont les suppressions des aiguillages à Wissous) en soient équipées.

Dans "Décisions de RFF à l'issue du comité de pilotage " de juin 2012 cette notion de solutions anti-bruit et anti-vibrations est reprise pour équiper les voies nouvelles (page 2 § 3). Je redemande donc que les portions de voies modifiées par la suppression des aiguillages à Wissous (page 3 du document ci-dessus) soient équipées de ces solutions afin de compléter l'action du merlon prévu dans le quartier Fribouli.

- **Mme. Torill HOLVIK, 8 novembre 2012**

Habitante du quartier Fribouli, il me semble que 2 mètres de haut n'est pas suffisant pour le talus. Je suis d'accord avec la proposition faite par les riverains lors de la réunion, il faudrait augmenter la taille à au moins 3 mètres de haut, et pourquoi pas plus. Par ailleurs, je suis étonnée que rien ne soit prévu contre les vibrations: lors des passages des TGV, nous ressentons les vibrations dans certaines pièces de la maison, dont le salon et une des chambres. Avec l'augmentation du trafic, cette gêne importante sera aggravée!