

**RFF**

---

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

**COMPTE-RENDU  
DE LA PREMIÈRE RÉUNION DE L'ATELIER N°3**

---

**THÈME :  
L'INSERTION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

---

*Mardi 29 novembre 2011, de 20h00 à 22h30  
Centre André Malraux à Antony*

*Ce document est une synthèse des échanges de la réunion qui a réuni environ 78 participants.*

*Etaient présents :*

*La garante de la concertation : Laurence de Carlo*

*Pour RFF :*

- *Vincent Desvignes, chef du service Etudes de développement*
- *Fabien Guérin, chef de projet Massy Valenton Ouest*
- *Matthieu Bony, chargé de concertation*
- *Fanny Patin, chargée d'études*

*Le bureau d'études acoustiques : Acoustb*

- *Jean-Philippe Regairaz, expert*

*Animation de la réunion : Jean-Pierre Tiffon*

## INTRODUCTION

---

### Accueil et format de l'atelier

**Vincent DESVIGNES (RFF)** présente les intervenants de la tribune et rappelle les objectifs de cet atelier : définir les bases d'un programme de protection des riverains (bases qui seront les éléments d'appréciation transmis aux financeurs du projet), évaluer l'ampleur des besoins de protection acoustique et préciser avec les riverains l'implantation exacte des murs anti-bruits. Il s'agit donc d'étudier les différences entre la situation acoustique de référence (c'est-à-dire la situation sans projet) et la situation avec projet, à terme, de rappeler les protections issues de la réglementation en matière de protections acoustiques et de réfléchir à l'adaptation des protections sur le terrain.

**Laurence DE CARLO (garante de la concertation)** rappelle qu'elle a été désignée par la Commission Nationale du Débat Public : elle est donc neutre et indépendante. Son rôle est de veiller à la bonne information des populations concernées par le projet et par le processus décisionnel de favoriser la participation de chacun et de veiller à la qualité générale du dispositif de concertation. Elle est également un recours que peuvent saisir les participants. Ses coordonnées électroniques sont disponibles sur la plaquette de présentation du projet.

**Jean-Pierre TIFFON (animateur de la réunion)** présente le déroulement de l'atelier.

1. Présentation de la situation actuelle et de la situation de projet
2. Réactions de 4 intervenants élus et associatifs
3. Rédaction des questions relatives aux nuisances acoustiques
4. Réponses aux questions

**Jean-Pierre TIFFON** annonce les prochaines dates des réunions de cet atelier 3 : le 13 décembre à la salle des fêtes de la Mairie de Wissous pour les élus et habitants de la commune et le 16 janvier à Antony sur les questions acoustiques.

## 1. PRÉSENTATION DE LA SITUATION ACTUELLE

---

En regard des cartes d'Antony et de Wissous présentes sur les tables et qui détaillent des propositions en termes de protection acoustique pour les deux communes, **Fabien GUÉRIN (chef de projet RFF)** rappelle la genèse de ces deux programmes de protection.

Les protections acoustiques dans le cadre de travaux sur des infrastructures ferroviaires découlent de nombreuses dispositions réglementaires qui ont été la base de la réalisation de l'étude acoustique présentée sur le site Internet de la concertation. Pour qu'un bâtiment ou un étage de bâtiment fasse l'objet d'une protection réglementaire, il faut que le projet franchisse deux seuils de bruit :

- Le premier seuil est relatif et s'établit entre une situation sans projet et une situation avec projet : la différence de bruit doit être supérieure à 2 dB(A) (modification significative), sur au moins une des deux périodes.
- Le deuxième seuil est absolu et correspond à un niveau sonore réglementaire qu'il ne faut pas dépasser : au-delà de ce seuil, des protections acoustiques sont obligatoires.

Le croisement de ces deux seuils a permis l'élaboration des cartes proposées. Les mesures de protection à mettre en place ne correspondent pas au niveau de bruit lors de la mise en service, mais à une situation « à terme ». Les seuils réglementaires à respecter sont relatifs à la situation acoustique initiale. Dans le cas d'une ambiance sonore préexistante modérée (moins de 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit) comme celle d'Antony, la réglementation est plus exigeante sur les niveaux de bruit maximum admissibles : les seuils à respecter après travaux sont de 63 dB(A) de jour et 58 dB(A) de nuit.

Le croisement du seuil à ne pas dépasser et du différentiel de 2 dB(A) permet de définir les zones à protéger et de proposer un programme de protection acoustique. La réglementation privilégie la protection à la source avec les écrans acoustiques : à défaut, la loi prévoit un traitement sur le bâti et des protections de façades.

Afin de définir si le projet aboutirait à une modification significative de l'ambiance sonore, des hypothèses de circulation et de vitesse ont été émises, hors projet et avec projet.

- Sans projet : 52 TGV, 70 RER C et 8 trains de fret par jour.
- Avec projet : 74 TGV, des RER C tous les quarts d'heure toute la journée (soit 150 RER C) et 8 trains de fret par jour.

La vitesse actuelle moyenne des TGV est de 70 km/h dans la pratique. Le projet prévoit deux hypothèses de vitesse : 90 km/h ou 110 km/h, mais la deuxième hypothèse est irréalisable sur le tronçon, puisque les TGV, sans arrêt, doivent s'insérer entre les RER C omnibus.

Ces hypothèses ont permis de proposer un ensemble de protections contre le bruit, soit plus de 1 700 m d'écrans acoustiques pour une vitesse des TGV de 110 km/h :

- 500 m le long de la rue de Massy,
- un écran le long de la rue des Mûres,
- deux murs d'environ 300 m des deux côtés de la voie ferrée pour la rue du Chemin de fer avant la gare de Chemin d'Antony.

Ces écrans sont complétés par la préconisation de protection de façades notamment pour une partie du Chemin latéral, de la rue des Chênes et du quartier de la Fraternelle à Wissous.

Ces propositions réglementaires doivent être discutées et adaptées dans le cadre de cet atelier.

## 2. RÉACTIONS DES INTERVENANTS ELUS ET ASSOCIATIFS

**Wissam NEHME (conseiller municipal en charge du dossier Massy-Valenton à Antony)** affirme qu'aucun participant ne peut approuver l'étude acoustique présentée et souligne que les riverains n'attendent pas seulement que la situation après travaux reste sous le seuil réglementaire, mais qu'elle soit meilleure que la situation initiale.

« Mesures complémentaires à prendre en compte :

1. *Ecrans acoustique + traitement architectural sur les 5kms restants, base niveaux de bruits de pointe (L<sub>Amax</sub>)*
2. *Pose d'absorbeurs de bruit dans les éclisses des rails*
3. *Placer sous les rails des sous couches amortissant (ou autres) pour réduire les vibrations*
4. *Remplacement des semelles de frein en fonte par des semelles en matériau composite*
5. *Mise en place de produits absorbants quand l'installation d'un écran acoustique réfléchissant risque de créer une « caisse de résonance »*
6. *Protection phonique au droit des appareils d'aiguillages*
7. *Suppression des césures de rails en privilégiant les longs rails soudés*
8. *Réalisation des appuis de la passerelle piétonne entre la gare et la place des baconnets*
9. *Limitation des vitesses TGV à 70km/h sur la traversée d'Antony*
10. *Signature avec la mairie d'Antony d'une convention de refacturation du nettoyage et entretien des murs antibruit sur la partie accessible à partir du domaine public routier*
11. *Sécurisation de la gare RER C de chemin d'Antony*
12. *Modernisation de la gare RER C de chemin d'Antony (panneaux lumineux)*
13. *Lancement des travaux Massy-Valenton en même temps que la suppression du PN9*
14. *Réduire au maximum les travaux de nuit*
15. *Réaliser des mesures sono métriques annuellement jusqu'à la mise en service de l'interconnexion Sud*
16. *La création d'un comité de suivi (associations de riverains, mairie, RFF) pour le suivi de chantier*

*Etant donné qu'avec le trafic actuel (41 TGV + 64 RERC) il y a par endroit des dépassements de seuil de bruit réglementaire, les mesures complémentaires citées ci-dessus doivent être réalisées dès aujourd'hui pour les zones non impactées par les travaux. »*

**Wissam NEHME** souhaite que la base de négociations corresponde aux propositions qu'il a formulées.

**CDR MaVal – Jean MOUREH (président du CDR MaVal<sup>1</sup>)** rappelle que l'association milite en faveur d'un enfouissement des voies et souhaite recevoir un scénario en ce sens, ainsi que demandé lors de

<sup>1</sup> Comité de Défense des Riverains de la Ligne de TGV Massy-Valenton

l'atelier 1. Toutefois, si elle est retenue, il faut que la solution en surface soit correctement réalisée.

**Jean MOUREH** présente des préconisations et des attentes :

- Réduire à 50 km/h la vitesse des trains qui circulent en ville
- Dans le calcul des protections phoniques, le trafic à prendre pour référence n'est pas le trafic actuel, mais la situation avec aucun TGV. Il est donc nécessaire de refaire les calculs.
- Lors de la réunion sur l'Interconnexion Sud à Orly, un spécialiste suisse a présenté la possibilité d'avoir 4 sillons par voies et par heure sur la ligne Massy-Valenton. Ce qui correspond donc à un trafic de 96 trains sur 24 heures. Jean MOUREH précise qu'il ne sait pas si cela correspond aux chiffres utilisés ici par RFF mais qu'il est important de rester cohérent.
- Quid des sites sensibles comme les écoles et les hôpitaux dans le programme de protection ?

**CELFI - Thierry PERZO (président du CELFI<sup>2</sup>)** rappelle que la vitesse maximale des trains en ville doit être de 70 km/h : au-delà, le conducteur peut subir un retrait de permis. La vitesse et le cumul de circulation des trains sont les deux facteurs de nuisance. **Thierry PERZO** rappelle que ce n'est pas la vitesse qui importe, mais la robustesse de l'infrastructure : le contrôle de la vitesse est donc le facteur essentiel de réduction des nuisances. Si l'infrastructure doit être aérienne, l'ensemble du tracé doit faire l'objet de protections sonores absorbantes et ce, sur les deux côtés afin d'éviter les effets de réverbération sonore. **Thierry PERZO** s'enquiert des mesures envisagées pour le pont de la rue André Chénier où la place manque pour installer des protections sonores. Il préconise de poser sur l'ensemble du tronçon des longs rails soudés, des murs antibruit esthétiques, des éclisses absorbantes, des caoutchoucs sous les rails et d'instaurer une vitesse modérée.

**Citoyens à Antony – Jean-Marc FEUILLADE (membre de Citoyens à Antony)** partage ce qui a été dit et déclare que l'association s'oppose aux propositions émises depuis 2003 et estime que les dernières propositions ne sont qu'un retour en arrière. Il mentionne que les membres de l'association ne sont pas des experts en acoustique et que l'étude est difficile à lire. Il déplore que les capteurs sonores aient été implantés sur des petits pavillons et que les quartiers d'immeubles collectifs ou quartiers sociaux n'aient pas été pris en considération. Les populations de ces zones ne doivent pas être négligées et souffrent également des nuisances dues au trafic ferroviaire. Les murs antibruit de 2,5 m de haut ne suffisent pas à protéger les étages élevés. D'autre part, si l'étude intègre les calculs de bruit, il semble que les villes riveraines des voies ferroviaires ne soient pas prises en compte : la SNCF et RFF doivent prendre en considération les PLU et les projets d'aménagement des communes ; voir en particulier les projets de construction autour du CEMAGREF et dans le quartier Michalon. Enfin, **Jean-Marc FEUILLADE** s'étonne de l'absence répétée de la RATP lors des réunions de la concertation. Il souligne que la problématique du projet a été inversée : alors qu'il présentait initialement l'augmentation du trafic des TGV, il prétend aujourd'hui viser principalement le doublement du trafic du RER C. Or, il semble que le doublement du RER C serait tout à fait possible si le trafic des TGV n'augmentait pas d'une vingtaine de trains par jour.

**Fabien GUÉRIN** souligne que le programme de protection acoustique présenté n'est qu'une base de travail. La carte proposée a été définie en fonction de la réglementation et fait état des mesures minimales déjà intégrées dans le projet. La concertation doit permettre de discuter sur des critères objectifs de protection, comme l'étude des sites sensibles. Par ailleurs, réduire la vitesse de tous les trains en Île-de-France aurait des impacts sur les temps de circulation des trains, y compris ceux des RER et des Transiliens. En outre, la réduction de la vitesse des TGV s'accompagnerait d'une réduction conjointe du dimensionnement des protections phoniques, ce qui aboutira à un niveau de protection inférieur aux prévisions. **Fabien GUÉRIN** rappelle que le croisement de la situation actuelle, de la situation de référence<sup>3</sup> et de la situation de projet découle directement de la réglementation. Enfin, seul le projet Massy-Valenton permettra de mettre un RER C tous les quarts d'heure en heure de pointe dès 2017.

### 3. QUESTIONS SUR LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

---

**Jean-Pierre TIFFON** donne la parole aux participants :

---

<sup>2</sup> Comité Environnemental des Lignes Ferroviaires et de l'Interconnexion TGV

<sup>3</sup> La situation de référence correspond à une situation sans projet, prenant en compte les circulations pouvant circuler sur la ligne au même horizon que la situation avec projet (situation « à terme », en pratique, 20 ans après la mise en service).

**Pierre LÉVINE (participant)** estime que le projet est déjà décidé et que la concertation est inutile. Il déplore l'absence de réponse sur la question de l'enfouissement. **Laurence DE CARLO** rappelle qu'un dire d'expert sera établi sur la solution d'enfouissement dans le cadre de l'atelier 1.

**Sophie LÉVINE (participante et habitante d'Antony)** et plusieurs intervenants soulignent le caractère inacceptable de l'absence de la RATP, ainsi que cela a été déploré lors des premières réunions des ateliers 1 et 2, puisque le projet Massy-Valenton concerne les voies des RER B et C et impactera les déplacements des usagers de ces lignes. Il est impossible de garantir la validité de la concertation si la RATP ne se présente pas pour répondre aux questions. **Sophie LÉVINE** s'adresse à la garante et annonce qu'une suspension de la concertation devra être envisagée si la RATP ne se présente pas à la prochaine réunion. **Isabelle FONVERNE (participante)** estime que la RATP et le STIF ne se présenteront pas afin de ne pas avoir à répondre des difficultés que connaît actuellement le RER B, notamment en raison de travaux qui portent la fréquence des RER B d'un quart d'heure à une demi-heure.

**Laurence DE CARLO** répond qu'elle avait pris l'engagement de contacter la RATP afin qu'elle soit représentée, ce qu'elle a fait. Le représentant de la RATP contacté n'a pas pu se rendre disponible, ni se faire remplacer. Elle s'engage à formuler une demande plus appuyée pour les prochaines réunions. **Laurence DE CARLO** rappelle que le STIF était représenté lors de l'atelier 1 et qu'il a répondu aux questions relatives au RER B.

**Isabelle SENEAL (participante)** déplore que l'atelier ne porte que sur les nuisances acoustiques et voudrait que soient abordés les points relatifs au cadre de vie, à la pollution visuelle et environnementale, ainsi que le prévoyait l'atelier. **Matthieu BONY (chargé de la concertation, RFF)** abonde dans ce sens, mais souligne que la question acoustique est prépondérante dans un contexte d'augmentation de trafic. L'insertion visuelle des éléments de protection acoustique ne se pense qu'une fois que les nuisances et les moyens de les réduire ont été définis. Par ailleurs, l'atelier 2 abordera les questions d'insertion d'ouvrages dans le paysage urbain.

**Dominique LAROCHE DE ROUSSANE (participant)** déplore ne pas avoir reçu de convocation pour la réunion de l'atelier 2 alors qu'il a communiqué son adresse électronique. **Matthieu BONY** présente ses excuses pour les problèmes de communication et invite les personnes qui n'ont pas reçu de convocation à se rapprocher d'un membre de RFF afin de communiquer une adresse électronique ou postale.

#### 4. QUESTIONS SUR L'ETUDE ACOUSTIQUE

---

##### Vitesse de circulation des trains

**Alain OURGAUD (CELFI)** souligne que les TGV mettent 6 minutes à 100 km/h pour parcourir le tronçon de 15 km entre Massy et Valenton. À 70 km/h, cette durée sera légèrement inférieure à 8 minutes, soit un gain de temps dérisoire qui remet en question le projet.

**Wissam NEHME** indique que le gain de temps pour un train circulant à 90km/h oscille entre 15 et 30 secondes. Réduire la vitesse à 70 km/h passera donc inaperçu en terme de temps de trajet, mais offrira un réel confort aux riverains des voies concernées.

**Fabien GUÉRIN** répond que la réduction de la vitesse des TGV pourrait faire passer nombre d'habitants en dessous du seuil de 63 dB : cette réduction des seuils de bruit rendrait non obligatoires certaines mesures de protection phonique. De plus, si la vitesse des TGV est limitée sur ce secteur, pourquoi pas sur d'autres, en particulier à Villeneuve le Roi.

**Gérard FRELAT**, ayant travaillé à Jouy en Josas jusqu'en octobre 2007, a pu constater régulièrement que le TGV des environs de 20H00 en direction de Versailles ne circulait pas à plus de 40-50 km/h au passage à niveau de Vauhallan, dans la vallée protégée de la Bièvre. Ce à quoi **Fabien GUÉRIN** répond que le TGV roule entre 80 et 100 km/h sur la ligne entre Versailles et Massy.

**Jean-Marc FEUILLADE** souligne que des TGV circulent à 110 km/h sur certains tronçons d'Antony, ainsi qu'en témoigne la vidéo embarquée diffusée sur le site Internet d'Interconnexion Sud. Il serait

donc judicieux que l'étude acoustique soit réalisée sur la base d'une telle vitesse de circulation. Par ailleurs, **Jean-Marc FEUILLADE** demande si RFF peut imposer des vitesses limitées à la SNCF et aux autres utilisateurs. **Fabien GUÉRIN** répond que la vitesse maximale de la ligne est de 110 km/h entre la gare des Baconnets et Pont de Rungis et de 100 km/h entre la gare des Baconnets et Massy-TGV.

**Jean-Philippe REGAIRAZ (expert acoustique, cabinet ACOUSTB qui a réalisé les études)** explique que le modèle est réalisé grâce à un logiciel informatique qui inclut des simulations de circulation des trains. Des mesures de bruit sont ensuite réalisées et comparées aux niveaux calculés avec le trafic réel du jour de la mesure pour vérifier que le modèle correspond à la réalité. Les paramètres du modèle (type de voie et vitesse de circulation) sont ensuite adaptés pour obtenir les bons niveaux de bruit. Il indique qu'il a utilisé la vidéo embarquée réalisée pour Interconnexion Sud évoquée précédemment pour bâtir son modèle mais que si certains TGV roulent à 110km/h, certains roulent beaucoup plus lentement et que la vitesse moyenne des TGV n'est donc pas de 110 km/h. **Jean-Philippe REGAIRAZ** souligne que plus les niveaux futurs calculés sont hauts, plus les protections réglementaires qui en découlent sont importantes. Pour ce qui est de l'implantation des micros sur les pavillons au détriment des immeubles, **Jean-Philippe REGAIRAZ** rappelle qu'il s'agit ici de qualifier le bruit des trains et, pour se faire, il faut s'installer au plus près de la source, souvent au premier étage des habitations pour éviter les effets de sol, en fonction des tronçons acoustiquement homogènes et selon les vitesses pratiquées. En outre, le secteur d'étude concerné présente plus de pavillons que d'immeubles. Les murs ne protégeront certes pas les hauts étages des immeubles, mais les niveaux de bruit sont calculés sur les façades d'habitations, qu'elles soient individuelles ou collectives, à tous les étages. **Jean-Philippe REGAIRAZ** précise que la réglementation impose de tenir compte de l'ensemble des bruits (route, air, voies ferrées, etc.) pour qualifier l'ambiance sonore. Le fait de considérer la zone d'ambiance sonore comme modérée sur l'ensemble du tracé (y compris pour les quelques bâtiments qui ne sont pas en zone modérée selon la réglementation) conduit RFF à respecter les seuils les plus bas prévus par la réglementation. Enfin, la loi sur le bruit de 1992 instaure un classement des voies en fonction de leur niveau sonore à l'émission, ce classement est inscrit dans les PLU et les promoteurs immobiliers doivent en tenir compte lors de la construction de bâtiments afin d'intégrer à leur projet les protections phoniques adéquates.

### Sécurité de la gare de Chemin d'Antony

**Isabelle PETIT (Les Amis du Beau Vallon)** rappelle que la réduction de la vitesse va de pair avec l'augmentation de la sécurité, notamment en gare de Chemin d'Antony. **Fabien GUÉRIN** abonde dans ce sens : la gare du Chemin d'Antony devra être sécurisée et il faut réfléchir à des mesures techniques telles que les annonces sonores et lumineuses des trains ou les barrières pour empêcher le franchissement des voies. **Christophe SCHLOSSER (habitant de la rue des Chênes)** souligne que les messages sonores et visuels ne sont pas suffisants, notamment pour contenir et sécuriser les enfants (collégiens en particulier) qui fréquentent les quais. Il est nécessaire d'installer des protections physiques.

### Mesures de validation du modèle acoustique

En réponse à cette présentation, **Gérard FRELAT**, ancien chercheur, s'étonne que la validation du modèle se fonde sur un point expérimental unique, une mesure réalisée sur un seul jour en hiver 2009. Cette démarche ne lui semble pas très scientifique. Il demande pourquoi d'autres points expérimentaux n'ont pas été effectués en d'autres saisons, particulièrement au printemps et en été, saisons où les nuisances sonores sont les plus élevées, comme chacun a pu le constater déjà avec le trafic actuel.

**Jean-Philippe REGAIRAZ** répond que 15 points de mesures de vérification ont été évalués sur une journée « normale », c'est-à-dire sans facteurs météorologiques particuliers et avec un trafic représentatif. Le trafic exact du jour de la mesure a été pris en compte et la comparaison entre les niveaux de bruit calculés et ceux mesurés a été réalisée pour chaque point. On peut faire 20 mesures sur 20 jours différents mais le processus sera toujours le même.

**Jean-Philippe REGAIRAZ** ajoute qu'il existe en effet des facteurs favorables ou défavorables à la propagation du son selon les saisons. C'est pourquoi, la vérification du modèle se fait dans des conditions météorologiques normales : pas trop de vent, pas trop de pluie etc. Surtout la modélisation

prend en compte l'ensemble des facteurs météorologiques favorables à la propagation du son, tout en ne prenant pas en compte ceux qui sont défavorables à cette propagation.

**Alfred FALUDI (CDR-MaVal)** mentionne que RFF ne peut être juge et partie. Il demande une contre-expertise indépendante de l'étude acoustique fournie par ACOUSTB, notamment sur les questions d'effet de souffle à la sortie du tunnel des Baconnets, de cumul des bruits TGV, RER et aérien, de mélange des bruits et de renvoi des bruits sur les écrans protecteurs. Il demande à ce que soient pris en compte les bruits ponctuels particulièrement gênants et de ne pas raisonner uniquement en termes de moyenne.

**Magali BUZELIN (conseillère municipale à Antony, EELV)** demande s'il est possible d'établir des mesures contradictoires sur certains points de la ville en présence d'Antoniens et selon des dates aléatoires afin de lever toute ambiguïté sur le mode de calcul des niveaux de bruit. Étant donné qu'il est impossible de mesurer les niveaux de bruit du futur et qu'ils sont établis en laboratoire, elle s'enquiert de la façon dont seront quantifiés les éventuels écarts entre les niveaux calculés en laboratoire et les niveaux réels. Elle s'interroge en outre sur les délais de mise en œuvre de travaux complémentaires et sur les budgets qui pourraient être alloués.

### Efficacité des protections acoustiques

**Alain LHUILIER (Association des habitants du quartier Pajeaud)** indique que le quartier Pajeaud a déjà connu deux projets d'envergure : l'installation de la coulée verte sur les bords de la Bièvre et l'installation du VAL vers Orly. Contrairement au projet Massy-Valenton, ces deux projets ont été enterrés, ce qui protège notamment les tours du Breuil (entre 12 et 17 étages) des bruits et réverbérations sonores. En outre, même si les projets d'urbanisation se concentrent sur la densification des villes, il faut veiller au confort des habitants : RFF ne peut pas continuer à faire l'impasse sur la qualité de vie des riverains de voies ferrées.

**Roger BEAU-LAUPIE (participant)** mentionne qu'il existe des immeubles de 15 m de hauteur entre la gare de Fontaine-Michalon et la N20, dont certains qui sont situés à une dizaine de mètres de la voie ferrée. Or les écrans prévus font au maximum 3,5 m, soit la hauteur du rez-de-chaussée : quid de la protection des habitants qui résident dans les étages ?

**Jean-Claude ORTS (participant, CELFI)** insiste sur la nécessité de tenir compte des conditions climatiques dans la modélisation. Par ailleurs, il rappelle que le niveau de bruit pour les établissements dits sensibles (écoles, hôpitaux, etc.) ne doit pas dépasser 60 dB (A) de jour et 55 dB (A) de nuit, ce qui n'apparaît pas dans l'étude. En outre, l'étude ne tient pas compte d'une directive européenne qui préconise des plans d'action et des cartographies sonores pour 60 000 passages, alors que le projet Massy-Valenton atteindra les 130 000 passages. **Jean-Claude ORTS** s'enquiert enfin des protections acoustiques mises en place pendant les travaux qui se feront de nuit : il rappelle l'existence d'une jurisprudence sur les travaux menés par les pouvoirs publics, notamment pour les impacts sur l'immobilier.

**Jean-Philippe REGAIRAZ** confirme que le bruit des travaux en phase chantier doit être étudié, mais rappelle qu'avant d'appliquer la réglementation en matière de nuisances dues aux travaux, il faut d'abord connaître la nature de ces travaux. En réponse à la première remarque, il fait savoir qu'une cartographie de la propagation du bruit est réalisée sur l'ensemble du réseau ferré circulé. Cette cartographie permet de mettre en évidence les bâtiments qui dépassent les seuils PNB (Points Noirs du Bruit), c'est-à-dire supérieur à 73 dB(A) de jour et/ou 68 dB(A) de nuit pour le bruit ferroviaire sur ligne classique (non LGV).

**Christian FORJA** s'étonne de ne pas trouver de solutions contre les vibrations. Par ailleurs, il indique que les mesures de bruit à la Fraternelle ont été faites sur une maison très isolée et protégée par des arbres. D'autre part, pour augmenter le nombre de TGV, il faudra probablement les faire circuler plus tôt le matin et plus tard le soir. Or il existe un couvre-feu à Orly entre 22 h et 6 h du matin : des mesures de bruit réalisées sur cet intervalle révéleront une augmentation du bruit bien supérieure à 2 dB puisqu'un train résonne davantage dans une atmosphère silencieuse.

**Marité CHARRIER (conseillère municipale PS d'Antony)** déplore que l'insertion de la deuxième ligne TGV maintienne la coupure de la ville. En outre, les écrans prévus réverbéreront le bruit sur d'autres quartiers. Enfin, il est difficile d'évoquer la prévention du bruit tant que le projet d'Interconnexion Sud ne sera pas avéré.

**Anne FERRÉ (riveraine du PN de Fontaine-Michalon)** s'interroge sur les trous que présente le mur anti-bruits à l'endroit où se situe le passage à niveau de Fontaine-Michalon. Par ailleurs, elle s'enquiert du coût supplémentaire que représenteraient deux murs absorbants sur l'intégralité du trajet.

**Plusieurs participants** posent la question suivante par écrit ; quelle insonorisation est prévue rue des Chênes puisque le RER B sera rapproché de 15 mètres ?

**Michel MINIER (participant)** demande si RFF peut garantir que la situation après travaux sera meilleure que la situation initiale.

**Bernard GOBITZ (AUT-FNAUT Île-de-France)** s'enquiert de l'efficacité de mesures éventuelles de réduction de bruit à la source et de la possibilité de les mettre en œuvre pour cette ligne. Ces mesures pourraient être le meulage plus fréquent des rails, la pose d'élastomères sur les rails pour diminuer les vibrations et le moussage du ballast. Les murs anti-bruits ne constituent pas la seule mesure d'atténuation possible. **Jean-Philippe REGAIRAZ** répond que le meulage des voies permet de lisser le rail afin de diminuer le bruit produit par le contact entre le rail et la roue : or, cette opération doit être réalisée régulièrement et s'effectue de nuit, quand le trafic est nul, ce qui engendre une gêne sonore considérable. Par ailleurs, le parcours est pratiquement entièrement équipé de longs rails soudés et il est en effet possible de gagner 1 ou 2 dB en posant des élastomères sur les voies, des absorbeurs sur rails et en brossant le ballast. **Un riverain du Chemin latéral (ingénieur Infrastructures SNCF,)** ajoute qu'il faudra placer des tapis absorbants sous la sous-couche de ballast, ce qui permet de gagner 2 dB. **Jean-Philippe REGAIRAZ** indique également que des absorbeurs sur rails peuvent être envisagés mais que leur efficacité dépend de la nature du rail et qu'il n'est pas garanti que cette solution puisse apporter un gain sensible sur cette zone.

**Michel HONORÉ (Citoyens d'Antony, EELV-LDH)** indique qu'il existe une solution intermédiaire à l'enfouissement, à savoir le recouvrement qui consiste à poser un toit sur les murs de protection qui se font face sur les lignes.

**Jean-Claude CIRET (président APEPAW<sup>4</sup>)** rappelle que l'APEPAW a proposé une solution de trajectoire de la ligne TGV – enterrer la ligne entre Massy et la Fraternelle ce qui permettrait de poursuivre la ligne vers une gare enterrée sous Orly – et demande donc que soit réalisée une étude comparative de la solution enterrée et de la solution proposée par RFF. **Jean-Pierre TIFFON** rappelle que des dires d'experts sont en cours de réalisation à ce sujet et qu'ils seront présentés au plus tard le 20 décembre avant d'être étudiés lors de la deuxième réunion de l'atelier 1.

### Questions spécifiques à Wissous

**Eve DESJARDINS (APEPAW et EEVL91<sup>5</sup>)** s'étonne de constater l'absence de Wissous sur la carte de l'étude acoustique. Dans le même sens, **Georges LAABAN (citoyen de Wissous, Comité du quartier St-Éloi)** souligne l'absence des quartiers qui bordent le chemin de fer. En prévision de la réunion du 13 décembre, il demande que ces quartiers soient représentés sur le passage du TGV et que soient données des prévisions quant aux mesures possibles de réduction de bruit. Il demande également que soient présentés les vitesses moyennes de passage et les écarts types sur les tronçons concernés afin d'envisager les futures nuisances sonores.

**Christian BURBAN (participant, habitant de Wissous)** demande si la gare de marchandise de Wissous sera utilisée comme base travaux coté ouest.

---

<sup>4</sup> Association pour l'Environnement et le Patrimoine de Wissous

<sup>5</sup> Europe Écologie/Les Verts pour l'Essonne

**Jean-Yves PERON (participant, habitant de Wissous)** s'étonne que les aiguillages et autres éléments de voie n'aient pas été intégrés dans l'étude acoustique. Avant d'installer des murs, il conviendrait de supprimer les aiguillages inutiles qui sont facteurs de nuisances sonores. **Jean-Philippe REGAIRAZ** répond que les aiguillages ne sont en effet pas tous modélisés, mais que les ponts métalliques sont intégrés dans le modèle sous la forme d'un surplus de bruit.

### Questions spécifiques à Rungis

**Philippe CROQ (élu de Rungis)** déplore que Rungis ne figure pas non plus sur la carte et que les projets d'avenir de la ville ne soient pas pris en considération, notamment ceux portés par l'EPA ORSA<sup>6</sup> qui a pour objectif de construire des habitats en proximité des gares du RER C.

### Dire d'expert sur l'étude acoustique

Face aux questions et doutes concernant l'étude acoustique réalisée par **ACOUSTB** pour RFF, **Laurence DE CARLO** propose de regrouper toutes les questions relatives à l'étude et d'obtenir un dire d'expert indépendant. **Wissam NEHME** répond que les participants ne veulent pas un dire d'expert sur les mesures acoustiques, mais la mise en place de protections sur l'ensemble de la traversée ferroviaire d'Antony. **Laurence DE CARLO** ajoute qu'il faut prendre en compte à la fois les questions et doutes des riverains concernant l'étude acoustique et les différentes propositions en matière de protections.

## CONCLUSION

**Jean-Pierre TIFFON** propose de reporter les questions relatives à la commune de Wissous sur l'ordre du jour de la réunion du 13 décembre et **Matthieu BONY** indique que cette réunion s'ouvrira sur ces questions. **Vincent DESVIGNES** rappelle que l'objet de l'atelier était de présenter les cartes qui correspondent aux mesures réglementaires. Il assure que toutes les questions ont été enregistrées et qu'elles seront étudiées pour définir un premier niveau de protection complémentaire. Par ailleurs, il faudra cadrer l'intervention d'un expert qui émettra un avis global sur la sincérité des études présentées.

### RFF doit produire des réponses pour la prochaine réunion de l'atelier 3 :

- Répondre précisément sur le lien entre diminution de la vitesse et diminution du bruit ; *A contrario*, indiquer le lien entre augmentation de la vitesse et augmentation du bruit pour les étages des immeubles.
- Répondre aux questions liminaires des associations et aux questions des riverains qui n'ont pu recevoir de réponse pendant l'atelier.
- Présenter une graduation des mesures supplémentaires pour lutter contre le bruit.

### Laurence DE CARLO

- a pris acte de l'absence de la RATP et va demander à nouveau et fermement à ce qu'elle soit représentée dans la suite de la concertation. .
- demande un dire d'expert indépendant qui analysera l'étude acoustique, définira sa fiabilité et sa validité, et répondra aux questions et doutes émis à son sujet lors de l'atelier. Le dire d'expert devra être présenté pour la prochaine réunion de cet atelier.

### La prochaine réunion de l'atelier sur l'insertion environnementale du projet aura lieu :

- pour Wissous le mardi 13 décembre 2011, à 20h à la salle des Fêtes ;
- pour Antony le lundi 16 janvier à 20h. Le lieu se sera précisé ultérieurement.

<sup>6</sup> Établissement public d'aménagement Orly Rungis - Seine Amont

### Remarques M. Rui Da Cunha en italique

Les seuils réglementaires à respecter sont relatifs à la situation acoustique initiale. Dans le cas d'une ambiance sonore préexistante modérée (moins de 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit) comme celle d'Antony, la réglementation est plus exigeante sur les niveaux de bruit maximum admissibles : les seuils à respecter après travaux sont de 63 dB(A) de jour et 58 dB(A) de nuit.

*Rff parle de valeurs moyennes pour le bruit mais sur le chemin latéral il y a environ 78 db au passage de deux rer b et il faudra rajouter le bruit du nouveau tgv , il faudrait traiter la valeur la plus élevée et pas la valeur moyenne car il ya une grosse différence 3 db de plus c est deux fois plus de bruit (au niveau du chemin latéral on aura 15 fois plus de bruit 73 db actuellement -63 db =15 db )*

Ces hypothèses ont permis de proposer un ensemble de protections contre le bruit, soit plus de 1 700 m d'écrans acoustiques pour une vitesse des TGV de 110 km/h :

- 500 m le long de la rue de Massy,
- un écran le long de la rue des Mûres,
- deux murs d'environ 300 m des deux côtés de la voie ferrée pour la rue du Chemin de fer avant la gare de Chemin d'Antony.

Ces écrans sont complétés par la préconisation de protection de façades notamment pour une partie du Chemin latéral, de la rue des Chênes et du quartier de la Fraternelle à Wissous.

*Il est totalement impensable q il n y ait pas un mur anti bruit tout le long du chemin latéral avec une casquette comme demandée par les riverains ,car la nouvelle ligne sera a 5 mètres des habitations*