

RFF

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

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

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

*Mardi 13 décembre 2011, de 20h00 à 22h30
Mairie de Wissous*

Ce document est une synthèse des échanges de la réunion qui a réuni 23 participants.

Etaient présents :

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*

Jean-Philippe Régairaz, Acoustb

Animation de la réunion : Jean-Pierre Tiffon

INTRODUCTION

Accueil et format de l'atelier

Régis ROY-CHEVALIER (maire de Wissous) remercie RFF pour sa présence et espère que la concertation permettra de faire progresser le projet vers des réalisations concrètes pour améliorer la vie des habitants.

Jean-Pierre TIFFON (animateur de la réunion) présente le déroulement de l'atelier et rappelle que la réunion concerne principalement les nuisances sonores à Wissous.

1. Présentations par RFF et intervention d'Éliane POUJOL (adjointe à l'environnement de Wissous)
2. Identification de questions et propositions aux tables et réponses

Le projet Massy-Valenton

Vincent DESVIGNES (RFF) remercie la mairie de Wissous pour son accueil et présente les intervenants de la tribune. Il rappelle que la commune est exposée aux nuisances de l'autoroute A6, de l'aéroport d'Orly et des trains. Dans le contexte du projet Massy-Valenton, les études acoustiques sur la commune ont révélé, au titre de la réglementation, que l'élévation du niveau de bruit induit par l'augmentation du trafic ne nécessitait pas la mise en place de protections réglementaires, à l'exception de Rungis-la-Fraternelle, C'est la raison pour laquelle Wissous ne fait pas réglementairement l'objet de protections acoustiques, d'où son absence sur la carte présentée lors de la première réunion de l'atelier. Toutefois, cet atelier a pour objectif d'identifier des lieux soumis au bruit et de proposer des solutions de protection supplémentaires qui réduiront efficacement le bruit ferroviaire et qui pourront être défendues devant les financeurs. **Vincent DESVIGNES** ajoute que RFF a engagé en juillet 2011 un processus de suppression des aiguillages en gare de Wissous ; ils seront supprimés à l'occasion d'autres travaux menés sur les voies, dans un objectif de massification des travaux afin de ne pas interrompre la circulation de façon trop conséquente.

Fabien GUÉRIN rappelle les objectifs du projet Massy-Valenton. La ligne entre Massy et Choisy-le-Roi est utilisée par les RER C et les TGV mais à chaque extrémité de la ligne, on trouve des sections de voie unique et des croisements à niveau et qui empêche le développement des deux types de circulation. Le projet Massy-Valenton sur sa partie ouest prévoit de doubler les voies du TGV entre Massy-Verrières et la gare des Baconnets et d'opérer une dénivellation entre les voies du TGV et celles du RER C pour ne plus mélanger les circulations des deux réseaux dans les deux sens et, à terme, développer le trafic de la ligne TGV et celui des RER C. La mise en service est prévue pour 2017 afin d'être en cohérence avec le schéma directeur du RER C qui prévoit le doublement de la fréquence des RER C entre Pont-de-Rungis et Massy et pour répondre au projet de tram-train entre Massy et Évry. L'objectif du projet est enfin d'accompagner le développement du TGV avec la mise en service, en 2017, des LGV vers Bordeaux et Rennes.

L'étude acoustique sur ce projet n'a pas été réduite aux seules zones de travaux, mais a été étendue à la ligne entre Massy et Pont-de-Rungis. Entre la gare des Baconnets à Antony et la gare de Pont-de-Rungis, les caractéristiques de la ligne ne changent pas, ni en termes de vitesse de circulation, ni en termes de signalisation.

1. PRÉSENTATION DES ÉTUDES

Les études acoustiques

Jean-Philippe REGAIRAZ rappelle que le bruit est mesuré en dBA, unité qui correspond à la dose de bruit filtrée par l'oreille humaine. Le cumul des décibels ne suit pas l'arithmétique habituelle : le cumul de deux sources de bruit d'intensité équivalente n'aboutit pas au doublement des décibels, mais à un bruit cumulé dont le niveau sonore est augmenté de 3 dB(A) par rapport à celle d'une des sources. Ainsi 60 dB plus 60 dB ne font pas 120 dB, mais environ 63 dB. Dans le cas où l'intensité de deux

bruits est différente de 10 dB, le bruit le plus faible est masqué par le bruit le plus fort qui est donc le seul à être perçu. La réglementation raisonne en cumul d'énergie sonore, qui est traduit par le niveau LAeq. Il correspond à la dose de bruit moyenne équivalente à l'ensemble des bruits perçus sur la période ramenée sur chaque période réglementaire (celle de 6 h à 22 h et celle de 22 h à 6 h ont été retenues par la réglementation française). Le niveau sonore exprimé en LAeq correspond à la valeur totale d'énergie reçue pendant la période divisée par la longueur de cette période : c'est la moyenne énergétique, c'est-à-dire le niveau qui, constant sur l'ensemble de la période, équivaut au même cumul d'énergie sonore reçue qu'avec le niveau de bruit fluctuant.

Cet indicateur est celui qui correspond le mieux à la gêne des riverains car il prend en compte à la fois le niveau de bruit à chaque passage et la fréquence des circulations. L'évolution temporelle du bruit est présentée sur chaque fiche de mesure : au bruit de fond (entre 45 et 50 dB) s'ajoute le bruit des trains en circulation (pics jusqu'à 80 dB). La réglementation retient le niveau moyen de bruit qui correspond au cumul d'énergie sonore sur les périodes 6 h-22 h et 22 h-6 h et impose des niveaux maximums à ne pas dépasser pour chaque période.

Dans la mise en œuvre d'un projet, les études acoustiques suivent la réglementation en vigueur. Pour définir si des protections sont nécessaires, on détermine le critère d'ambiance sonore préexistante, en fonction du niveau de bruit intégrant l'ensemble des sources de bruit (routes, fer, avions,...). Selon ce critère, les seuils de bruit maximum à respecter sont plus ou moins élevés. : Les mesures sonométriques réalisées ont permis de déterminer que l'ambiance sonore est modérée pour Wissous (63 dB), ce qui définit un seuil de bruit maximum à respecter plus bas que si l'ambiance sonore était considérée comme non modérée.

Une fois ce critère définit, il faut vérifier s'il existe une augmentation significative du niveau sonore due à la création d'une infrastructure nouvelle ou la modification d'une infrastructure existante. La réglementation demande de déterminer la différence entre le niveau sonore tel qu'il serait en situation de projet et le niveau sonore tel qu'il serait en situation de référence, c'est-à-dire à l'horizon du projet sans le projet : s'il apparaît une différence de plus de 2 dB (seuil d'audibilité de l'oreille humaine) et si le seuil de bruit est supérieur à celui défini par la réglementation dans la situation de projet, il convient de mettre en place des protections.

Pour définir le bruit à terme, c'est-à-dire après la mise en service du projet, il est nécessaire de procéder à une modélisation des données sonores existantes et projetées, puisqu'il n'est pas possible de mesurer des niveaux de bruit futurs. Une étude acoustique se fonde donc sur un modèle numérique. Pour vérifier que le modèle calcule des niveaux sonores conformes à la réalité, on réalise des mesures de bruit *in situ* et on intègre dans le modèle les paramètres de trafic du jour des mesures afin de s'assurer que les niveaux de bruit calculés correspondent à ceux mesurés (calage du modèle). Une fois ce modèle calé, on peut intégrer les paramètres futurs (évolution du trafic pour la situation de référence et évolution du trafic, des voies et de la topographie en situation de projet. Les résultats de calculs entre projet et référence sont ensuite comparés pour définir s'il faut ou non mettre en place des protections sonores. Le logiciel de simulation, MITHRA, tient compte de la réflexion des bruits sur les parois des bâtiments et s'appuie sur la modélisation de la zone en 3D, les signatures sonores des trains, les hypothèses de circulation et la météorologie. En effet, l'ensemble des paramètres météorologiques favorables à la propagation du son (vent portant par exemple) sont pris en compte sans que les effets défavorables ne soient intégrés). Le logiciel édite ensuite une carte d'étiquettes qui indiquent les bruits en façade pour tous les étages de chaque bâtiment, selon les deux périodes réglementaires pour chaque situation (référence et projet).

A Wissous, les mesures de bruit ont été faites sur trois points fixes pendant 24 h afin de vérifier et caler le modèle acoustique : des micros ont été positionnés sur des façades en direction des voies ferrées, sur des tronçons acoustiquement homogènes en évitant les points singuliers (aiguillages, ponts métalliques, etc.) afin de définir des conditions de voie et de circulation standards. Sur le premier point de mesure, 8 rue des Champs (à côté de la gare de Rungis la Fraternelle) la moyenne de bruit est de 57,3 dB de jour et de 49,3 dB la nuit avec un bruit principal en provenance de la voie ferrée. Sur le deuxième point de mesure, rue Jean Mermoz, la moyenne de bruit est de 56,9 dB de jour et de 48,4 dB la nuit avec une forte empreinte des avions. Enfin, sur le troisième point, 3 rue Georges Méliés, le niveau moyen toutes sources confondues est de 62,3 dB alors que la contribution du train n'est que de 52,3 dB : sur ce point, c'est le bruit de l'A6 qui est dominant sur la journée.

Fabien GUÉRIN indique que les hypothèses de dimensionnement des protections acoustiques en situation de projet intègrent l'augmentation du nombre de TGV (52 à 74) et de RER C (70 à 150). La

vitesse estimée dans le modèle est de 70 km/h pour les TGV et deux hypothèses d'étude ont été choisies : une vitesse de 90 km/h et une vitesse de 110 km/h, sachant que la deuxième vitesse est irréaliste puisque les TGV sans arrêt doivent s'insérer entre les RER C qui sont des omnibus. Mais les protections acoustiques ont été dimensionnées en fonction de cette vitesse maximale afin de proposer la meilleure protection possible aux riverains.

Jean-Philippe REGAIRAZ précise que la définition de la zone sonore modérée se fait en intégrant toutes les sources, qu'elles soient ferroviaires, routières ou aériennes. Même si certains points de la commune sont en zone de bruit non modéré (au-delà de 65 dB), ce qui définirait réglementairement un seuil de bruit plus élevé, RFF s'est astreint à respecter le seuil le plus bas défini par la réglementation dans toute la zone. D'après les relevés, la contribution ferroviaire est modérée dans la situation sonore actuelle de la commune, sauf dans la gare de Wissous, au niveau de la maison du garde-barrière et d'un troisième point.

L'impact le long du projet est compris entre 2 et 3 dB : il existe donc une augmentation significative et la réglementation demande que soient protégées les maisons qui dépassent le seuil de 63 dB. Elle privilégie les protections à la source, mais quand peu de maisons sont concernées, comme pour Wissous, la pratique consiste plutôt à proposer une protection de façade, soit, en général, un remplacement des huisseries existantes par du double vitrage acoustique si l'isolation existante est insuffisante.

Interventions de la salle

Christian FORJA (participant) s'étonne qu'en dessous d'une augmentation de 2 dB, la réglementation ne s'applique pas. **Jean-Philippe REGAIRAZ** répond que la réglementation s'applique dans tous les cas mais qu'elle considère que dans ce cas, l'augmentation de bruit globale n'étant pas sensible par l'oreille, des protections ne sont pas nécessaires, quel que soit le niveau sonore initial.

Christian FORJA estime que la situation de référence doit être celle qui précédait les 52 TGV par jour. **Ève DESJARDINS (élue au Conseil Politique Départemental, EELV)** abonde dans ce sens et indique que ce qui est présenté par RFF a déjà été contesté lors de précédentes réunions : une situation où le bruit est déjà élevé ne peut pas être la situation de référence. **Jean-Philippe REGAIRAZ** répond que, quel que soit l'état de référence considéré, l'augmentation du niveau sonore est significative, par conséquent il convient donc de respecter les seuils réglementaires et d'agir dès que le seuil de 63 dB est dépassé.

Jean-Luc TOULY (conseiller municipal de Wissous, EELV) déplore le faible nombre de Wissoussiens présents et estime que la communication autour de cet atelier a été insuffisante. Par ailleurs, il s'étonne que les résultats de cette étude arrivent juste en dessous du seuil prévu par la réglementation. Il souligne que Wissous est au croisement de nombreuses nuisances sonores. Il interroge donc la majorité municipale sur sa position et ses projets pour lutter contre les nuisances.

Daniel GRAS (membre du Comité de quartier de Fribouli) souligne que le bruit moyen n'est pas ce qui réveille et perturbe les Wissoussiens, mais plutôt le décollage des avions ou le passage des trains. Il insiste sur le fait que les riverains veulent être protégés des trains les plus bruyants, comme les trains de fret. Selon lui, RFF présente des calculs de technocrates qui ne prennent pas en compte le ressenti des habitants. **Jean-Pierre TIFFON** rappelle que l'objectif de cette réunion est d'identifier des protections supplémentaires à celles prévues par la réglementation.

Jaouen BAZIN (président du Comité de quartier de Fribouli) souligne que le TGV date des années 1980 et le RER C des années 1970, ce qui a conduit à un cumul progressif des nuisances sonores. Or la situation de référence retenue est celle de 2011 alors qu'aucune protection phonique n'a été mise en place depuis 30 ans.

Fabien GUÉRIN rappelle que l'objectif de cette réunion est de dépasser le cadre de la réglementation pour aller au-delà des protections réglementaires et des nuisances ferroviaires. Il indique que la carte réalisée par la communauté d'agglomération permet de connaître les niveaux de bruit, toutes sources confondues, autoroute, aéroport et réseau ferré.

Éliane POUJOL (adjointe à l'environnement de Wissous) s'exprime au nom de l'équipe municipale de la commune. Elle a étudié les documents de RFF et présente ses conclusions et interrogations. D'après les relevés de bruits effectués dans différents quartiers, notamment celui de la Fraternelle, il s'avère que les niveaux sonores avoisinent les 75 dB, avec des pics à 80 dB en cas de passage de train, ce qui est un niveau moyen de bruit élevé. **Éliane POUJOL** indique avoir trouvé une étude sur Internet qui estime que le stress lié au bruit est susceptible d'avoir des effets sur la santé, ce dont les Wissoussiens ont conscience pour le vivre au quotidien. Elle ajoute que l'OMS recommande de ne pas prendre uniquement en considération le bruit moyen, mais également le nombre d'évènements bruyants et le fait que les zones résidentielles sont propices aux activités de plein air. Pour l'OMS, une gêne modérée de bruit s'élève à 50 dB, soit un seuil bien inférieur aux 63 dB de la réglementation. En reprenant la carte mise au point par la communauté d'agglomération des hauts de Bièvre et qui sera diffusée dès le mois de janvier, **Éliane POUJOL** constate que Wissous est la commune qui subit le plus de perturbations et que le bruit augmentera de plus de 2 dB sur l'ensemble du tracé. Avec l'augmentation du trafic qui devrait voir le nombre quotidien de trains passer de 123 à 200 (dont des TGV doubles) entre 6 h et 22 h, Wissous subira le passage d'un train toutes les 4,8 minutes. **Éliane POUJOL** conclut son intervention avec un certain nombre de questions et demandes :

- Lors de la première réunion de l'atelier 3 à Antony, il a été envisagé qu'une entreprise indépendante refasse des études acoustiques. Il est souhaitable que les calculs soient également refaits à Wissous et que les Wissoussiens puissent choisir les lieux de mesure.
- Il est souhaitable que le cas de Wissous soit entièrement réétudié et que soient menées des études plus approfondies.
- Les données réglementaires ne sont pas les seules à prendre en compte.
- Il est essentiel de ne pas aggraver les nuisances subies par la ville et il serait souhaitable de profiter des travaux pour diminuer ces nuisances.
- Il est demandé que les protections proposées ne soient pas des solutions de façade : les Wissoussiens veulent profiter de leurs jardins. Il est donc souhaitable d'installer des murs de protection.
- Il est également demandé d'étudier d'autres types de protection sonore que les murs, à savoir une réduction des bruits au niveau des rails, des aiguillages et des systèmes de freinage ou encore une limitation de la vitesse des TGV, sachant que l'augmentation de la vitesse des TGV prévue par le projet ne ferait gagner que 30 à 60 secondes sur le parcours.
- Il faut tenir compte des nuisances induites par les vibrations.
- Il est demandé que les travaux de protection commencent avant ou pendant les travaux, mais certainement pas après.
- La gare de Wissous ne doit pas être la base logistique des travaux.
- Il est demandé si la fluidification du trafic remet en cause la ligne LGV en souterrain prévue par Interconnexion Sud.
- Le maintien du RER C doit être assuré et ne pas être supprimé au profit de l'augmentation du trafic du TGV.

2. QUESTIONS DE COMPRÉHENSION DE LA SALLE

Jean-Pierre TIFFON invite les participants à identifier leurs questions sur la carte et sur les protections sonores à envisager, avec l'aide des représentants de RFF qui se rendent à chaque table.

Les participants se concertent pendant une quarantaine de minutes.

Jean-Pierre TIFFON relève les questions et les soumet aux membres de RFF.

Les aiguillages et les points singuliers

Christian BURBAN (participant) rappelle que RFF a assuré que les appareils de voie seraient prochainement déposés afin d'obtenir une voie courante qui serait moins bruyante et plus facile à entretenir. Même si RFF a indiqué que la suppression des aiguillages aurait lieu pendant la prochaine massification des travaux, l'échéance de ces travaux est toujours inconnue. Par ailleurs, il demande s'il est possible de procéder à la pétrification des rails, c'est-à-dire de les souder pour les rendre moins

mobiles et donc moins bruyants. **Jean-Yves PERON (participant)** s'enquiert également d'une date précise pour la suppression de l'aiguillage à Wissous.

Jean-Claude CIRET (président de l'APEPAW¹) demande si des mesures du niveau sonore ont été effectuées à hauteur du pont de chemin de fer qui est particulièrement bruyant. Il demande s'il est possible d'atténuer le bruit en provenance du pont. Par ailleurs, ce pont est très étroit et une solution envisage de l'élargir : il serait judicieux d'indiquer si le niveau sonore va augmenter en conséquence. De plus, **Jean-Claude CIRET** signale que l'APEPAW ne s'inscrit pas dans la solution de RFF car l'association propose une solution enterrée de Massy à la Fraternelle qui supprimerait les nuisances phoniques des TGV sur Antony et Massy. Avec cette solution, le problème des écrans anti-bruit se poserait de façon très différente.

Jean-Philippe REGAIRAZ rappelle que les mesures de bruit ne sont volontairement pas faites au niveau des points singuliers. Par ailleurs, un pont en béton est moins bruyant qu'un pont entièrement métallique. Il est en général possible de traiter les ponts métalliques (en traitant certaines parties ou en installant des murs de part et d'autre pour diminuer les nuisances sonores. Mais il est difficile de donner une réponse précise pour le pont évoqué par Jean-Claude CIRET, chaque pont ayant une structure propre et devant donc faire l'objet d'une étude spécifique. Pour ce qui est de l'élargissement, **Jean-Philippe REGAIRAZ** indique qu'il faudra prendre en compte l'impact acoustique du pont dans le choix de la solution technique à retenir pour l'élargissement.

Jean-Yves PERON a compris pourquoi les mesures ne sont pas faites sur les points singuliers, mais il souligne que de telles mesures sont nécessaires pour connaître la valeur exacte du bruit. En outre, puisque la mesure d'un point coûte entre 500 et 1 000 €, il s'étonne que RFF ait négligé de réaliser ces relevés de bruits.

Fabien GUÉRIN indique qu'il est possible de réaliser des mesures complémentaires sur des points singuliers. Aux Wissoussiens, en collaboration avec RFF, de définir les points singuliers (maisons, aiguillage ou pont) qui sont les plus représentatifs du bruit subi par la ville.

La gare de Wissous

Dans le sens de la demande d'Éliane POUJOL, **Christian BURBAN** souhaite obtenir la certitude que la gare de Wissous ne servira pas de base travaux, puisque la plateforme de Wissous est très bien placée pour desservir le chantier d'Antony. La première réponse qu'il a obtenue était négative, ce qui confirme que la voie peut être mise en base courante, sans aiguillage.

Daniel GRAS demande si la modernisation de la voie est compatible avec l'ouverture de la gare de Wissous. **Fabien GUÉRIN** répond que la réouverture de la gare ne concerne pas RFF, mais le STIF qui décidera s'il veut ou non créer une nouvelle gare pour le RER C. Toutefois, le projet Massy-Valenton en lui-même n'empêche pas cette réouverture puisque les deux projets sont indépendants. La difficulté notable est que les RER C feront un arrêt supplémentaire et que les TGV devront s'arrêter en conséquence s'ils suivent un RER C.

Les propositions de protection supplémentaire

Jaouen BAZIN demande, au nom du Comité de quartier de Friboulis, que les habitations du quartier soient protégées. Il ajoute que le bruit moyen n'est pas révélateur, même s'il tient compte des nuisances de l'autoroute : les trains qui circulent de nuit constituent la principale nuisance pour les habitants du quartier de Friboulis.

Christian FORJA souligne que la proximité des habitations par rapport aux voies accroît la sensibilité aux vibrations dues à la circulation ferroviaire et favorise la création de fissures dans les maisons. Il estime que le seul moyen de limiter les effets des vibrations est de limiter la vitesse de circulation des TGV à 70 km/h. Par ailleurs, **Christian FORJA** s'enquiert du coût que représenterait l'enfouissement de la ligne TGV. Il indique qu'au niveau du quartier de la Fraternelle, les voies surplombent la rue

¹ Association pour l'environnement et le patrimoine de Wissous

d'environ 2 m. Ce quartier est également soumis aux nuisances sonores des mouvements des avions. En ce sens, les protections de façade sont inutiles puisque les habitations du quartier sont déjà équipées en double vitrage. Il est donc nécessaire de réfléchir à l'installation d'une paroi absorbante afin que les bruits aériens ne se répercutent pas sur l'écran de protection.

Pour ce qui est de l'enfouissement, **Matthieu BONY** rappelle qu'il s'agit de la première phase du projet Interconnexion Sud pour la ligne TGV. Cette possibilité fait l'objet d'un avis d'expert qui sera publié sur le site Internet le 20 décembre et sera discutée lors de la seconde réunion de l'atelier 1.

Bruno PATIN (habitant du quartier St-Éloi) propose d'étendre les protections jusqu'à la sortie du quartier de Montjean. Il s'interroge sur les hauteurs des protections et sur la possibilité de réaliser l'enfouissement des voies. **Jean-Philippe REGAIRAZ** répond que la hauteur des écrans dépend à la fois des niveaux sonores à respecter et de l'acceptabilité des écrans en termes d'intégration visuelle dans le paysage.

La réverbération du bruit

Daniel GRAS indique qu'il est prévu d'urbaniser la zone CEMAGREF. Il faut donc prévoir une protection acoustique tout le long de la voie ferrée qui passe par Wissous et la mettre en place de part et d'autre de la voie afin d'éviter les phénomènes de réverbération du bruit. **Fabien GUERIN** indique qu'en cas de construction de bâtiments neufs, la contrainte ferroviaire doit être intégrée par le promoteur immobilier.

Régis ROY-CHEVALIER s'inquiète de la réverbération du bruit sur la zone de Montjean, dont la vocation est d'être un espace vert.

Jean-Philippe REGAIRAZ fait savoir que la proportion du bruit réverbéré par rapport à la source sonore est faible, de l'ordre de 0,1 ou 0,2 dB, donc une augmentation inaudible. Il faut également noter que le bruit ambiant (trafic routier) peut se réverbérer sur un mur de protection s'il n'est pas traité sur les deux faces. Enfin, l'efficacité d'un mur est d'autant meilleure que celui-ci est proche des voies et son efficacité est plus grande pour les habitations les plus proches du mur puisqu'une zone d'ombre acoustique existe derrière le mur. À mesure que les habitations s'éloignent du mur, la protection est moins efficace, mais l'éloignement de la source rend également le bruit moins important.

Christian PUJOL et **Jean-Claude CIRET** soulignent la capacité isolante d'un écran d'arbres : quand RFF a abattu des arbres le long de la voie à Wissous, les riverains ont noté une différence de bruit.

Jean-Philippe REGAIRAZ répond que le bruit a un aspect mathématique et un aspect sensible et personnel (ressenti). D'un point de vue mathématique, la suppression d'un écran d'arbre entre une source sonore et des habitations ne se traduit que par une augmentation de 0,1 ou 0,2 dB. D'un point de vue sensible et psychologique, le fait de ne pas voir la source de bruit donne l'impression que le bruit est moins important, c'est-à-dire que l'oreille perçoit le même niveau sonore, mais que l'individu se concentre moins sur le bruit. Un écran d'arbres est constitué d'espaces vides qui créent des ponts phoniques importants, c'est pour cela qu'il ne représente pas un écran phonique efficace du point de vue réglementaire.

L'enquête du ministère de la Santé

Sylvie COURY (participante) souhaite que, comme cela avait été fait en 2003, le ministère de la Santé réalise une étude pour définir l'impact du bruit et des vibrations sur la santé des riverains proches de la voie ferrée.

Matthieu BONY fait savoir que l'avis du ministère de la Santé en 2003 avait été rendu dans une phase plus avancée du projet concerné. L'avis du Ministère de la Santé pour le projet Massy-Valenton sera présenté dans le dossier d'enquête publique.

Jean-Yves PERON s'étonne qu'un expert du ministère de la Santé ne suive pas la concertation depuis le début afin d'émettre des remarques sur le niveau moyen et les pics de bruits. Il ajoute qu'un

niveau moyen calculé sur les tranches horaires réglementaires n'est pas satisfaisant : il serait plus utile et pertinent de calculer le niveau moyen sur des tranches horaires plus courtes pour rendre compte des différences d'intensité du trafic en fonction des heures de la journée.

D'autres études et un calendrier

En réponse à la question d'Éliane POUJOL sur la réalisation d'une nouvelle étude, **Matthieu BONY** indique qu'il a été acté par la garante qu'un bureau d'étude indépendant réaliserait un dire d'expert sur l'étude acoustique produite par ACOUSTB. Le bureau d'étude indépendant estimera la validité de l'étude d'ACOUSTB, répondra aux questions posées en ateliers sur le thème de l'acoustique et rendra son avis pour la réunion du 16 janvier. RFF intégrera les résultats de ce dire d'expert dans son bilan. Par ailleurs, **Matthieu BONY** rappelle que le but de la concertation est d'arrêter des principes de protection acoustique supplémentaire à présenter aux financeurs.

Jean-Pierre TIFFON demande quand RFF pourra dresser un bilan des demandes de protection et des mesures qu'il estime pouvoir défendre devant les financeurs.

Fabien GUÉRIN indique que l'équipe projet sera en mesure de donner un bilan au plus tard lors de la réunion de clôture. **Matthieu BONY** ajoute que la décision de RFF et des financeurs interviendra après la concertation : il devrait être possible de présenter des éléments actés dès la mi-2012.

Christian FORJA propose de profiter de la massification pour réparer durablement le ballast et la conduite d'égout en forme de siphon qui passe sous la voie au niveau de la Fraternelle.

Vincent DESVIGNES répond qu'il s'agit là de réaliser des travaux pour le compte de tiers. Il existe probablement une convention entre RFF (anciennement SNCF) et le gestionnaire de la conduite qui prévoit l'organisation de la propriété, de l'entretien et du remplacement de la conduite d'eaux usées. **Vincent DESVIGNES** indique que la massification suppose d'interrompre la circulation pendant au moins un week-end. L'objectif est de réaliser sur cette période tous les travaux envisagés sur la zone, dont la suppression des aiguillages, ce qui suppose une planification précise entre les différents acteurs des travaux. **Vincent DESVIGNES** estime qu'il sera possible de donner une date vers la fin février.

Régis ROY-CHEVALIER précise que, même si une convention existe avec RFF ou la SNCF, le délégataire de la communauté d'agglomération des Hauts-de-Bievre pour la gestion du réseau d'eaux usées intervient sur tous les réseaux. Le maire de Wissous appelle de ses vœux une concertation avec RFF pour planifier une massification commune des travaux relatifs à cette zone, comme la réfection du réseau des eaux usées ou la création d'un passage piéton sur la voie.

CONCLUSION

Jean-Pierre TIFFON annonce que le compte rendu de la réunion sera envoyé pour approbation à la garante, puis aux participants de l'atelier qui disposeront d'une semaine pour apporter des corrections et des précisions. Le compte rendu sera ensuite mis en ligne sur le site Internet et servira de base pour la prochaine réunion.

Jean-Pierre TIFFON rappelle les dates des prochaines réunions :

- La deuxième réunion de l'atelier 1 se tiendra le 5 janvier et présentera le dire d'expert sur les solutions alternatives au projet
- La deuxième réunion de l'atelier 2 se tiendra le 10 janvier
- La troisième réunion de l'atelier 3 se tiendra le 16 janvier et sera consacrée aux protections sonores pour Antony,
- La deuxième réunion de l'atelier 4 se tiendra le 26 janvier

Enfin, **Jean-Pierre TIFFON** indique que RFF, la garante, des associations et des élus se réuniront le 15 décembre pour dresser un premier bilan des ateliers et définir la suite du programme de la concertation.

Annexe 1 : remarques de Monsieur Christian Forja concernant le présent compte-rendu.

« Madame, Monsieur,

J'ai bien reçu le compte rendu de la deuxième réunion de l'atelier numéro 3, et je vous en remercie.

J'aimerais s'il vous plaît, qu'il soit complété, car les échanges de la réunion me semblent parfois trop résumés. Plus particulièrement en ce qui concerne mon intervention (Christian FORJA) dans le paragraphe sur les propositions de protection supplémentaire.

Le thème de l'atelier étant l'insertion environnementale du projet .il me semble particulièrement anormal, que des demandes primordiales et relativement précises, demandées lors de cette réunion par des habitants du quartier la Fraternelle, n'apparaissent pas dans ce compte rendu.

J'ai effectivement indiqué que les voies ferrées surplombent notre quartier, parlé du risque de réverbération du bruit des avions, mais aussi (et cela ne figure pas dans le compte rendu) , parlé de la zone industrielle SILIC, qui se trouve de l'autre coté des voies ,face à notre quartier , et qui de par son emplacement et son architecture, nous renvoi par écho le bruit du train sur nos habitations. C'est pour toutes ces raisons que nous demandons l'installation sur toute la longueur du quai une paroi dont les deux faces soient phonétiquement absorbantes, d'une hauteur estimée de 3 à 4 mètres.

Mais aussi au delà du quai (rien dans le compte rendu), après la gare (coté tunnel), et avant la gare, le long de la rue des champs sur au moins 100 mètres, nous demandons que soit construit un mur anti-bruit aussi phonétiquement isolant sur ses deux faces, aligné en hauteur avec la futur paroi du quai : soit 5 à 6 m de haut.

J'avais lors de la réunion fait référence à des exemples précis qui au final correspondent, à la photo de droite de la page 10 des exemples de mur anti-bruit, du document de RFF intitulé aménagement et protection ligne MASSY_VALENTON secteur OUEST.

Actuellement pour que le quai de la gare en béton qui se trouve rue des champs, s'intègre aux mieux dans l'environnement, il y a une rangée d'arbres, qui le rende moins "laid".

Dans la continuité, et en cohérence avec l'existant, nous souhaitons que devant le futur mur anti-bruit, soient plantés des arbres, afin d'atténuer au mieux la sensation d'avoir le mur de Berlin devant nos fenêtres !

Madame, Monsieur, pourriez vous, s'il vous plaît, intégrer dans votre compte rendu, la quintessence des précisions indiquées ci dessus.

SINCERES REMERCIEMENTS.

*PS : L'échelle de la vue aérienne du quartier Rungis la Fraternelle, fournie lors de la réunion du 13 décembre est à mon avis fausse.
Ce ne sont pas : 15mm pour 100 mètres mais plutôt 15 mm pour 75 mètres. »*