

RFF

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

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

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

*Lundi 16 janvier 2012, de 20h à 23h15
Centre André Malraux, Antony*

Ce document est une synthèse des échanges de la réunion qui a réuni une 59 participants.

Etaient présents :

Laurence De Carlo, garante de la concertation.

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*

Pour AcoustB

- *Jean Philippe Regairaz*

Pour l'atelier Villes&Paysages :

- *Claire Langlois*

Pour le cabinet Impédance :

- *Bertrand Masson*

Pour la RATP :

- *Serge Gryz*
- *Eric Tardivel*

Pour le Conseil Régional d'Ile de France:

- *Cédric Aubouin*

Animation de la réunion : Jean-Pierre Tiffon

INTRODUCTION

Accueil et format de l'atelier

Jean-Pierre TIFFON (animateur de la réunion) informe les participants de la présence d'un photographe. Il invite ceux qui ne souhaitent pas être photographiés à se manifester.

Vincent DESVIGNES (RFF) rappelle que la concertation se compose de quatre ateliers menés en parallèle. Deux réunions sont prévues pour chacun, ainsi qu'une réunion de synthèse. L'atelier 3 est particulier puisqu'une réunion supplémentaire a été menée à Wissous en décembre. La réunion finale de l'atelier 3 est prévue pour le 7 février. La réunion de clôture de la concertation, elle, aura lieu le 14 février. **Vincent DESVIGNES** présente ensuite la tribune à laquelle se tiennent des représentants de RFF, de la RATP, de la région Île-de-France, des cabinets ACOUSTB et Impédance, de l'atelier Villes et Paysages, ainsi que la garante de la concertation.

Jean-Pierre TIFFON présente le déroulement de la réunion :

1. Présentation du dire d'expert indépendant du cabinet Impédance sur l'étude acoustique d'ACOUSTB.
2. Présentation des propositions de protections complémentaires et de leur insertion dans l'environnement.

1. PRÉSENTATION DU DIRE D'EXPERT INDÉPENDANT SUR L'ÉTUDE ACOUSTIQUE

Présentation

Bertrand MASSON (cabinet Impédance) indique qu'il a été missionné pour examiner l'étude acoustique réalisée par ACOUSTB et regarder si elle a été faite dans les règles de l'art. Il ne s'agit pas de refaire les calculs, ni de juger du bon dimensionnement des protections proposées.

En premier lieu, **Bertrand MASSON** considère que l'étude est acceptable en tant qu'étude d'avant-projet sommaire même si elle comporte des imperfections.

La démarche générale de l'étude est respectée puisqu'un état acoustique initial a été caractérisé et que des zones d'ambiances ont été définies. Les habitats sont classés dans une ambiance qui conditionne ensuite le respect des objectifs acoustiques réglementaires pour la contribution du bruit ferroviaire le jour et la nuit. Une situation sonore de référence à terme a été établie et comparée à la situation acoustique future avec projet, selon deux périodes réglementaires : le jour et la nuit. Il faut proposer des solutions de protection si une modification significative et des dépassements des seuils réglementaires apparaissent. La méthodologie générale de l'étude est conforme aux règles de l'art : une campagne de mesures acoustiques a été réalisée sur une quinzaine de points afin de réaliser un calage du modèle numérique de calcul. Il est ensuite possible de déterminer, en tout point du site et pour une situation moyenne, la situation sonore actuelle et de représenter des situations non mesurables, comme la situation de référence à long terme ou la situation avec projet, avec des conditions moyennes de trafic ou météorologiques.

Bertrand MASSON relève des imperfections dans l'étude acoustique. Même si l'outil de calcul est ancien, il est fiable. Dans les hypothèses de calcul, il manque les contributions respectives des familles de train ou des différentes voies, ce qui permettrait de relativiser les contributions de chacune et d'optimiser les protections afférentes. Il manque également un classement des infrastructures ferroviaires et routières : ce classement sonore conditionne l'isolation des constructions nouvelles et donne une référence en matière d'émissions sonores. Par ailleurs, le rapport ne fait pas référence à l'instruction du 28 février 2002 : cette circulaire fait suite à l'arrêté du 8 novembre 1999 et explique la méthodologie et l'application de l'arrêté. **Bertrand MASSON** indique que la méthode utilisée pour le calage du modèle est légèrement insuffisante : dans une étude plus détaillée, il sera opportun de tenir compte d'autres paramètres que la seule vitesse de circulation des trains, comme la météo, l'absorption ou la réflexion du sol, la géométrie, etc. Il serait également opportun de réaliser des mesures sur le second front de bâti exposé aux nuisances ferroviaires et sur les étages supérieurs des bâtiments collectifs. Par ailleurs, la réglementation impose de définir la nature des bâtiments en fonction de leur occupation (habitation, centres d'enseignement ou de soin), ce qui impose des niveaux de protections différents en fonction des contributions sonores des voies.

Bertrand MASSON indique que l'interprétation des objectifs acoustiques réglementaires n'est pas exhaustive, puisqu'il faut considérer une modification significative des voies lorsque l'infrastructure à terme engendre un niveau sonore de plus de 2 dB, avec ou sans projet. L'interprétation d'ACOUSTB ne tient compte que du bâti et même des étages concernés par cette augmentation, alors qu'il faut considérer l'infrastructure elle-même comme « modifiée significativement ». Tous les étages du bâti doivent donc être pris en compte pour la protection, quelle que soit la période considérée, jour ou nuit. Toutefois, l'instruction relative à l'application de la circulaire du 28 février 2002 précise que les objectifs réglementaires s'appliquent uniquement sur la zone d'aménagement (i.e. zone de travaux) et doivent veiller au non-dépassement de valeurs limites des zones de bruit critique (73 dB le jour et 68 dB la nuit). Si RFF avait appliqué cette réglementation ceci aurait été au détriment des riverains car en dehors des zones d'aménagement, RFF aurait très peu de bâtis à protéger.

Le dimensionnement des protections dans le rapport d'ACOUSTB est présenté sans explication, ni justification ou alternative. Il existe en particulier d'autres types de protections à la source qui n'ont pas été cités, sans que cela soit justifié. Par ailleurs, les écrans réfléchissants ne sont pas des protections optimales puisqu'elles renvoient le bruit. En outre, certaines zones ne font pas l'objet de proposition de protection alors que le seuil sonore est dépassé. Mais il comprend la logique utilisée qui est de traiter à cas par cas les étages ou maisons concernées si il y'a aussi un accroissement de plus 2 dB et un dépassement de seuil du bruit. Lui raisonne davantage par zone.

En faveur des riverains, **Bertrand MASSON** indique que la zone d'étude a été étendue au-delà de la zone d'aménagement réglementaire et des abords immédiats. Dans le même sens, les hypothèses de trafic ne prévoient pas de passage de trains Corail (ni à l'état initial ni en situations prévisionnelles), elles prennent en compte un trafic fret relativement soutenu (hypothèse de trafic de 8 trains au lieu de 4 par jour actuellement). Par ailleurs, alors que le RER B ne sera pas modifié par le projet, il est pris en compte dans l'étude et fera l'objet de protections acoustiques. La RATP signalera ultérieurement au cours de la réunion que les voies du RER B seront déplacées, ce qui a été pris en compte dans le rapport AcoustB mais n'était pas clairement indiqué dans son étude.

Pour conclure, **Bertrand MASSON** souligne que si le calage du modèle n'est pas optimal, mais il surestime les niveaux sonores diurnes. Les effets météorologiques ont été pris en compte dans la propagation du bruit, ce qui n'est pas réglementairement obligatoire et en faveur des riverains. Enfin, l'ensemble du site a été considéré en ambiance sonore modérée, ce qui est favorable aux riverains puisque les objectifs réglementaires sont plus contraignants que pour une ambiance sonore non modérée.

Réponses aux questions sur la compréhension du dire d'expert

Wissam NEHME (conseiller municipal en charge des nuisances environnementales à Antony) indique qu'il connaît le cabinet. Il déplore un manque de prévisions à terme sur le trafic : il s'inquiète notamment d'une sous-estimation du RER B et du trafic nocturne. En particulier, en cas de pic sonore à 90 ou 100 dB, on est réveillé et on ne se rendort pas. Or, seules les valeurs moyennes sont prises en compte par la réglementation. **Bertrand MASSON** répond qu'il ne peut pas juger des hypothèses de trafic. **Jean-Philippe REGAIRAZ (ACOUSTB)** précise, que la modélisation tient compte du nombre des trains présentés dans les tableaux du rapport d'étude, en particulier les trains de nuit, et intègre bien le RER B même si aucune modification n'est prévue concernant ce dernier.

Gérard FREULAT (participant) rappelle qu'un modèle, acoustique ou autre, doit être validé avec plusieurs points expérimentaux. Il indique que les mesures ont été réalisées pour partie les 15 et 16 janvier 2009 et les 14 et 15 octobre 2009 pour une autre partie. En outre, il souligne que le terrain qui présente un coefficient de 300 est un terrain labouré. **Bertrand MASSON** indique qu'une mesure est nécessaire au moins pour chaque zone homogène, soit pour chaque zone exposée à une même source de bruit et de configuration géométrique similaire. Les points mesures lui paraissent insuffisants car ils sont restés au niveau rez-de-chaussée sans être allé prendre des mesures dans les étages des bâtiments collectifs.

Il précise que la mesure donne une image réduite de l'ambiance sonore d'un site. Elle est donc utilisée pour caler le modèle, mais l'étude va au-delà avec le calcul de tous les niveaux sonores et la modélisation de toutes les conditions souhaitées (météo, géométrie, etc.) Par ailleurs, le coefficient de

sol d'un terrain labouré est considéré comme très absorbant, ce qui n'est pas représentatif du site urbain qui est plutôt réfléchissant. Il faudrait donc justifier du choix de ce coefficient d'absorption. **Jean-Philippe REGAIRAZ** indique qu'un sol plus réfléchissant a d'abord été pris en compte dans le modèle mais qu'il augmentait encore le niveau de bruit déjà trop fort par modélisation en considérant un sol labouré : le coefficient d'absorption d'un sol labouré permettait donc d'obtenir les bonnes valeurs sur les façades. Le calage du modèle s'effectue en entrant le trafic du jour de la mesure et en calculant, en façade des points de mesure, le niveau de bruit correspondant à ce trafic. Par ailleurs, la valeur de l'émission est définie par le nombre de trains qui circulent, leur position sur les voies, leur vitesse, leurs horaires de passage et leur signature. Jean-Philippe REGAIRAZ signale que les différents paramètres évoqués par Bertrand MASSON ont bien été pris en compte lors du calage, même si le texte du rapport est insuffisamment précis sur ce point.

Magali BUZELIN (conseillère municipale à Antony, EELV) demande des précisions sur le dire d'expert réalisé par Impédance, à savoir s'il s'agissait de contrôler le mode de calcul retenu par RFF ou de prévoir d'autres solutions de protection. Elle s'enquiert de la durée de la mission d'Impédance, de la possibilité de mener une étude plus approfondie pour proposer d'autres solutions de protection et de la valeur financière des solutions. **Bertrand MASSON** précise que sa mission n'était pas une contre-étude, mais bien une expertise du rapport produit par ACOUSTB. Cette première étude est suffisante au stade de l'avant-projet, mais le calage du modèle devra être amélioré pour une étude plus détaillée, notamment avec des mesures supplémentaires. **Fabien GUÉRIN (chef de projet, RFF)** ajoute qu'une autre étude acoustique sera menée lors de l'enquête publique et qu'elle sera incluse dans l'étude d'impact, en tenant compte des enjeux acoustiques liés au projet. La modélisation des zones particulières (ponts, aiguillages, etc.) découlera de nouveaux points de mesure selon les demandes des riverains faites lors de la concertation.

Bertrand MASSON précise que pour une étude détaillée, il faudra réaliser des mesures en hauteur, et mieux tenir compte des effets météorologiques. **Fabien GUERIN** confirme que des mesures supplémentaires seront faites en collaboration avec les riverains pour mettre à jour l'étude acoustique en vue de l'étude impact.

Jean MOUREH (président de CDR MaVal¹) déplore que le projet s'inscrive dans une zone à forte densité humaine et il s'interroge sur la valeur du m² habitable pour les étages qui ne seront pas protégés. Par ailleurs, la première étude n'a pas tenu compte des sites sensibles et a été refusée par le ministère de la Santé. Il s'agit de savoir si ce ministère sera consulté dans le cadre de l'impact sanitaire du projet. **Jean-Philippe REGAIRAZ** répond qu'il aurait été possible de faire des mesures sur des étages plus élevés, mais le modèle présenté est une première approximation et un pré-dimensionnement : il ne servira pas en l'état à l'étude finale puisqu'il conviendra d'abord d'étudier la faisabilité des écrans dont les positions exactes pourront être modifiées selon les contraintes techniques.

Les niveaux de bruit sont calculés en façade de tous les étages des bâtiments sensibles, même si le rapport ne fait pas apparaître spécifiquement dans un tableau la destination exacte de chaque bâtiment. Le rapport présente simplement une carte du bâti avec la nature de l'occupation. Il est évident que les étages les plus élevés ne pourront pas être protégés par des écrans : il faudra prévoir des isolations de façade en fonction du niveau de bruit.

Pour ce qui est de l'avis du ministère de la Santé, **Matthieu BONY (chargé de la concertation, RFF)** indique que le dossier a été repris et qu'il sera de nouveau soumis à la consultation interministérielle. L'avis sera rendu public au cours de l'étude d'impact.

Fabien FEUILLADE (conseiller municipal à Antony, EELV, président de Citoyens à Antony) souligne que la concertation touche presque à sa fin : il s'étonne que l'étude présentée ne soit qu'une première approche et qu'elle ne définisse pas clairement les protections à mettre en place. Il demande au cours de quel atelier seront présentées les protections phoniques réglementaires et celles qui vont au-delà du réglementaire. **Laurence DE CARLO (garante de la concertation)** estime que RFF devrait clarifier le processus de concertation qui se poursuivra avec l'enquête publique.

Wissam NEHME estime que la présentation d'Impédance n'est pas satisfaisante : au cours des réunions précédentes, les participants avaient demandé une contre-expertise et non une lecture critique de l'étude. **Jean-Philippe REGAIRAZ** indique que, pour tout projet, il faut mener une étude

¹ Comité de Défense des Riverains de la Ligne de TGV Massy-Valenton

préalable qui est celle présentée ce jour. Il s'agit de définir les secteurs où doivent être implantées des protections. À partir de cette étude amont, des études de faisabilité seront menées pour définir les implantations exactes des protections. **Matthieu BONY** répète que RFF a prévu d'installer des protections au-delà de l'obligation réglementaire : la suite de la réunion a pour objet de présenter ces protections supplémentaires. Il faudra ensuite affiner ces propositions avec des études de faisabilité et travailler avec les riverains après la concertation.

Laurence DE CARLO mentionne qu'il y peut-être eu confusion sur la mission confiée au cabinet Impédance. C'est bien un dire d'expert qui lui a été confié, conformément à ce qui avait été acté lors de la première réunion de cet atelier (cf CR de cette réunion, en conclusion : « Laurence de Carlo 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 »).

Elle estime qu'avec l'étude AcoustTB et le dire d'expert d'Impédance, les participants ont reçu des informations importantes et pluralistes en matière d'études acoustiques à ce stade de la concertation. Il serait, lui semble-t-il, dommageable aux participants de consacrer tout leur temps à des contrexpertises acoustiques qui vont se référer aux mêmes réglementations. Ce qui lui paraît le plus important est de faire en sorte que les échanges permettent que la qualité de vie des riverains soit prise en compte au mieux, et donc d'écouter leurs préoccupations.

Alfred FALUDI (CDR-MaVal) indique que la rue des Garennes ou la rue André Chénier ne se situent pas dans une zone d'ambiance sonore modérée. **Bertrand MASSON** répond que la zone d'ambiance modérée est précisément définie par réglementation : elle doit être inférieure à 65 dB le jour et 60 dB la nuit. Pour les riverains, il n'est pas bénéfique de se situer dans une zone d'ambiance non modérée puisque la réglementation prévoit moins de protections dans ce cas.

Thierry PERZO (président du CELF²) s'enquiert de la vitesse retenue pour le modèle et de la réalisation d'une étude d'impact sanitaire. Par ailleurs, il demande si l'interprétation du CELFI de l'arrêté de 1999 et de l'instruction de 2002 est correcte, à savoir qu'en cas de modification significative d'une infrastructure ferroviaire qui engendre des nuisances supérieures à 2 dB, le maître d'ouvrage doit protéger tout le tracé de cette infrastructure. Si cette interprétation est correcte, il convient d'installer des protections depuis la sortie de la gare de Massy-TGV jusqu'après Wissous. **Bertrand MASSON** répond que l'instruction stipule de tenir compte de toute la partie modifiée. Mais la contrainte pour RFF est moindre hors de la zone de travaux et aucune protection n'est due aux riverains dans la situation prévisionnelle. Toutefois, RFF a choisi de protéger l'ensemble des riverains. Pour ce qui est de la vitesse retenue dans le modèle, elle dépend en fait de la nature des trains. **Jean-Philippe REGAIRAZ** ajoute que la vitesse est modélisée selon que les trains sont du fret (entre 50 et 60 km/h), des RER (entre 30 et 50 km/h) ou des TGV (soit 90 km/h, soit 110 km/h). La deuxième hypothèse pour le TGV est la vitesse maximale de la ligne, mais tous les TGV ne pourront pas circuler à cette vitesse, du fait de l'alternance avec les RER C.

Une variation de vitesse de 10 km/h équivaut environ à une variation d'1 dB(A). La vitesse réelle moyenne des TGV est de l'ordre de 70 km/h actuellement, de 90 km/h en situation de projet « réaliste » et de 110 km/h en situation de projet modélisé. L'étude intègre donc une majoration du bruit de 2 dB(A) et RFF s'impose de surdimensionner les protections par rapport au bruit.

Thierry PERZO se réjouit que le trafic du RER B ait été pris en compte en dehors des obligations réglementaires. Par ailleurs, il rappelle que des accords ont été passés entre la région Île-de-France et le département des Hauts-de-Seine sur une enveloppe de 10 M€. Mais l'étude sur les conséquences acoustiques n'est pas achevée et cette somme semble insuffisante et inadaptée au regard du projet qui passera dans un secteur urbain très dense. **Fabien GUÉRIN** répond que les 10 M€ sont le chiffrage des mesures de protection proposées par ACOUSTB : il s'agit de l'enveloppe budgétaire pour les protections dues au titre de la réglementation. **Cédric AUBOUIN (Conseil régional d'Île-de-France)** ajoute que la région, comme l'avait rappelé J. Picard (Conseiller Régional) lors de la réunion d'ouverture, s'est engagée à financer une partie des travaux supplémentaires au-delà du réglementaire. En termes de coûts, il s'agira de ne pas engager de dépenses superfétatoires, mais de bien veiller à la qualité de vie des riverains. Le budget prévu pour Massy-Valenton Est est déjà dépassé, mais la région est resté sur ses engagements de départ pour les protections acoustiques, des accords avaient été trouvés avec le département du Val de Marne, l'Etat et RFF pour l'Est, il paraît cohérent de mener la même démarche pour la partie Ouest. Des rencontres ont

² Comité Environnemental des Lignes Ferroviaires et de l'Interconnexion TGV

déjà eu lieu entre le Conseil Général des Hauts de Seine et la Région, mais les négociations ne sont pas finies car les coûts totaux des protections ne seront connus qu'à la fin de la concertation. **Benoît VIDALIE (participant)** souhaite, puisque le budget du projet dépasse le budget initial, que le nouveau budget soit intégré dans l'atelier 1. **Fabien GUÉRIN** fait savoir que les 52 M€ initiaux sont toujours valables : il n'est donc pas nécessaire de reprendre l'étude socio-économique. Le dépassement du budget mentionné par Cédric AUBOUIN ne concerne que le secteur Est.

Serge GRYZ (RATP) indique qu'il est normal que le RER B soit intégré dans l'étude puisqu'il contribue à l'ambiance sonore initiale. Par ailleurs, le projet de RFF modifie l'implantation des voies et il faut prendre en considération l'implantation de protections correspondantes. **Bertrand MASSON** ajoute qu'une contre-expertise qui appliquerait strictement la réglementation ne serait pas favorable aux riverains puisqu'elle n'intégrerait pas des vitesses majorées et ne prévoirait pas de protections supplémentaires sur les zones riveraines situées hors aménagements de la RATP.

2. VIBRATIONS, NUISANCES SONORES ET PROGRAMME DE PROTECTION ACOUSTIQUE

Matthieu BONY rappelle que cette concertation publique intervient au début de la vie d'un projet. Ici, il s'agit de définir comment ce projet peut s'intégrer dans le tissu urbain très dense d'Antony et de Wissous. RFF présentera fin juin le projet retenu et la base du programme de protections envisagé pour les deux communes.

Se mettra ensuite en place une concertation continue qui ciblera les différentes zones concernées par les protections acoustiques, puis une enquête publique qui permettra notamment de recueillir l'avis du ministère de la Santé et, enfin, des études de détail avant le lancement du chantier début 2014 pour une mise en service en 2017.

RFF sera donc amené à rencontrer à nouveau les habitants lors de ces différentes étapes. Par ailleurs, la visite de terrain du 14 janvier a apporté un éclairage sur les difficultés ressenties par les riverains, telles que le bruit, les vibrations, la sécurité, l'aspect paysager et visuel, etc. Le second point de l'ordre du jour pose donc les bases d'un programme de protection.

Présentation du programme de protection pour Wissous

Fabien GUÉRIN indique que plusieurs points du quartier de la Fraternelle avaient été identifiés en dépassement de seuil. Il est donc prévu d'installer un écran supplémentaire sur l'ensemble du quartier qui s'appuierait sur les fondations du mur de soutènement de la gare et qui s'étendrait de part et d'autre. Pour protéger le quartier Fribouli, il est proposé de supprimer les aiguillages inutiles et de réaliser un merlon.

Jaouen BAZIN (président du Comité de quartier de Fribouli) se déclare satisfait par ces propositions qui tiennent compte des demandes des Wissoussiens. Il indique que le projet Interconnexion Sud prévoit la mise en place d'un aiguillage pour les TGV normands. Il s'interroge sur l'intérêt de supprimer un aiguillage et d'en installer un nouveau plus tard. **Matthieu BONY** répond qu'Interconnexion Sud est un autre projet de RFF qui fait le pendant à plus long terme de Massy-Valenton. Ce projet est en cours de progression et la concertation continue devrait commencer au cours du deuxième semestre 2012. **Fabien GUÉRIN** souligne qu'il est encore trop tôt pour discuter de la définition du nouvel aiguillage prévu pour Interconnexion Sud.

Ève DESJARDINS (Elue au Conseil Politique Départemental d'EELV, habitante de Wissous) demande si RFF s'est rendu sur le terrain pour définir si l'assise nécessaire au talus était disponible : il semble que ce talus va empiéter sur des parcelles privées. **Fabien GUÉRIN** affirme qu'il est effectivement allé sur le terrain et qu'il y a la place à cet endroit pour un merlon d'environ 2 m qui sera très efficace pour lutter contre les nuisances sonores. L'habillage paysager devra être défini ultérieurement avec les riverains.

Christian FORJA (participant) s'enquiert d'éventuelles mesures de protection vibratoire pour le quartier de la Fraternelle. **Fabien GUÉRIN** répond que le projet n'en prévoit pas puisqu'il n'est pas envisagé de refaire la voie, seule action susceptible d'améliorer la situation.

Présentation du programme de protection pour Chemin d'Antony

Fabien GUÉRIN rappelle que le premier programme prévoyait déjà des protections pour le groupe scolaire Dunoyer de Segonzac et pour les habitats en hauteur. Il apparaît qu'un immeuble est en limite de seuil et il est possible d'envisager des protections de façade. RFF a prévu de sécuriser la gare de Chemin d'Antony, c'est un projet connexe à travailler avec plusieurs partenaires.

Martine CHAINE (représentante d'une association de locataires d'Antony Habitat) souligne que les murs antibruit et les protections de façade ne sont efficaces que si les riverains restent derrière leurs fenêtres fermées. Par ailleurs, il faut protéger les étages puisque le bruit monte. **Fabien GUÉRIN** prend note de la remarque et précise que les niveaux sonores ne sont pas assourdissants, même en situation de projet. L'immeuble concerné est touché par 62 à 63 dB, soit le premier seuil réglementaire en zone de travaux. De plus les mesures de bruit ont été faites pour tous les étages. **Jean-Philippe REGAIRAZ** précise que le bruit se diffuse dans toutes les directions. Si le bruit ne faisait que monter, les riverains des aéroports ne subiraient aucune nuisance. C'est pourquoi tous les riverains sont protégés de la même façon.

Didier FERRÉ (participant) s'étonne qu'aucune protection ne soit envisagée pour le collège, le lycée et l'hôpital. Pour ces bâtiments, **Jean-Philippe REGAIRAZ** répond que l'éloignement par rapport à la source fait passer le bruit en dessous des seuils réglementaires, soit environ 53 dB (A) pour le collège. Il précise que le bruit moyen en façade d'une rue avec une circulation routière normale est d'environ 65 dB (A). Le groupe scolaire Dunoyer de Segonzac sera protégé parce que les seuils de bruit sont dépassés pour quelques fenêtres. Il n'est pas prévu de protections phoniques pour la cour, par ailleurs très bruyante pendant les récréations, car la réglementation ne prend pas en compte les espaces extérieurs. Le modèle acoustique tient compte de la diffusion du bruit et de sa réverbération sur les façades.

Fabien FEUILLADE demande si le bruit perçu dans la cour de l'école maternelle peut être réduit avec l'installation d'un mur antibruit. Il s'interroge également sur les protections prévues pour l'hôpital Érasme qui est situé à proximité des voies. **Jean-Philippe REGAIRAZ** rappelle que RFF a choisi de respecter des seuils de bruit inférieurs à la réglementation. Il est possible d'étudier la façade de l'hôpital et le renforcement éventuel de l'isolation existante du bâtiment.

Fabien FEUILLADE indique que la traversée des voies à la gare de Chemin d'Antony est aisée, dangereuse et massive lors du passage des lycéens alors que la traversée souterraine protégée est inadaptée. Il ne comprend pas pourquoi ce point est reporté. **Fabien GUÉRIN** assure que la sécurisation de la gare sera étudiée après la concertation mais est complexe car demande l'implication de plusieurs partenaires pour définir les solutions les plus efficaces.

En premier lieu, **Jean MOUREH** déplore qu'il n'y ait pas de proposition concrète sur la sécurisation de la gare de Chemin d'Antony. Par ailleurs, les nuisances sonores dues au trafic sont telles qu'elles gênent la tenue des cours au lycée Descartes : il est donc étonnant qu'aucune protection phonique ne soit envisagée. Enfin il demande des précisions sur les protections de façade, arguant que de nombreux logements sont déjà équipés de double vitrage. **Fabien GUÉRIN** indique qu'il a pris note de la demande de protection pour le lycée et qu'elle sera transmise aux financeurs afin de définir s'il est prévu des programmes de protections phoniques dans le cadre des rénovations. **Jean-Philippe REGAIRAZ** indique que le traitement de façade consiste à isoler l'ensemble de la façade en traitant les ouvertures et en installant du double vitrage, sachant qu'un double vitrage existant le cas échéant n'implique pas nécessairement une isolation acoustique suffisante (il existe du double vitrage thermique sans effet positif en terme acoustique).

Wissam NEHME souligne qu'il attend toujours des réponses aux demandes qu'il a formulées au cours des réunions précédentes. Il s'étonne que les résultats de la visite sur le terrain soient partiellement intégrés dans la présentation, alors qu'il lui avait été répondu lors de la réunion de l'atelier précédent que ce n'était pas envisageable : il est donc dommage que toutes les demandes des riverains présentées au cours de la visite n'aient pas été intégrées. **Laurence DE CARLO** indique que l'équipe projet RFF, entre samedi après-midi et aujourd'hui lundi, a commencé à exploiter ces résultats et qu'il faut lui laisser le temps d'achever ce travail.

Lydie MARGAIN (Les amis du Beau Vallon) précise que les cours d'école ne sont pas uniquement

dévolues aux récréations, périodes très bruyantes. Elles sont également utilisées pour des activités de motricité en maternelle et pour des activités sportives en classe élémentaire. Ces classes en extérieur nécessitent donc du calme au même titre que les classes tenues dans le bâtiment.

Boris PALMIC (participant) doute qu'un tel projet aurait été proposé à Neuilly. Il ajoute que le TGV ne l'intéresse pas et ne lui apporte rien. **Fabien GUÉRIN** rappelle qu'aucun TGV ne circule la nuit, quel que soit le projet. Il ajoute que le projet Massy-Valenton protégera aussi les riverains du bruit nocturne causé par le trafic fret.

Présentation du programme de protection pour la rue du Chemin de Fer

Fabien GUÉRIN indique que les écrans initialement proposés comme réfléchissants sont désormais absorbants de part et d'autre de la voie. Au cours de la visite de terrain, des demandes ont été exprimées en faveur d'un prolongement des écrans jusqu'au bout de l'avenue Armand Guillebaud, du côté du square et de l'autre côté en descendant progressivement jusqu'à la rue Thierry. **Claire LANGLOIS (paysagiste)** explique qu'il s'agit de maintenir les peupliers existants et d'installer un écran antibruit d'une hauteur de 2 m, qui serait vraisemblablement en bois même si la réflexion sur le matériau est encore à mener. **Jean-Philippe REGAIRAZ** rappelle que la voie ferrée émet du bruit qui se diffuse dans toutes les directions : l'écran aura donc un impact positif sur la propagation du bruit.

Wissam NEHME estime que l'écran sera inefficace puisqu'il est posé sur la voie au lieu d'être installé sur le talus. En outre, il s'interroge sur la mise en œuvre des travaux puisque l'accès à la voie est impossible : il suppose donc que les travaux auront lieu de nuit et qu'il faudra interrompre le trafic. **Jean-Philippe REGAIRAZ** répond que les écrans peuvent être positionnés en bordure de rail ou en tête de talus selon les situations. Ils sont de toute façon dimensionnés pour atteindre les objectifs visés et être efficaces. Des travaux nocturnes pourront être nécessaires selon leur disposition finale.

Présentation du programme de protection pour le quartier de Fontaine-Michalon

Fabien GUÉRIN rappelle que, pour cette zone, le projet de Massy-Valenton s'accompagne du projet de suppression du passage à niveau. Sur la partie Sud, le premier projet prévoit deux écrans absorbants et le second projet prévoyait déjà un écran à partir de la rue Mirabeau. Dans le cadre du projet de suppression du PN, la voie sera déviée : RFF propose de profiter des travaux de terrassement pour créer des merlons. Des protections de façade sont prévues sur les deux bâtiments d'habitat collectif qui verront les voies se rapprocher. La visite de terrain a fait émerger des demandes pour combler les trous entre les écrans, de part et d'autre de la rue Mirabeau.

Matthieu BONY ajoute que des propositions sont encore à l'étude pour la suppression du passage à niveau. Il faut donc préciser ce projet avant de préciser le projet de protection acoustique. **Jean-Philippe REGAIRAZ** indique que les variations de hauteur des écrans dépendent des modifications du plan de voies, de la variation de la topographie associée et de la position des habitations situées derrière l'écran.

Claude JEHAN (participant) demande comment la hauteur de 2 m a été déterminée. Par rapport à sa propre terrasse, la voie est surélevée de presque 3 m : il semble donc qu'un mur haut de 2 m est inutile. Il évoque ensuite les nuisances dues aux vibrations, telles que les fissures sur son habitation, et il demande qui est responsable de la prise en charge de ces problèmes, à savoir la mairie, RFF ou la SNCF. **Jean-Philippe REGAIRAZ** souligne que l'écran n'est pas efficace pour une habitation si proche de la voie ferrée : il est possible de traiter la façade ou d'augmenter la hauteur de l'écran, ce qui n'est pas forcément compatible avec une insertion paysagère acceptable. Par ailleurs, dès lors qu'une maison se construit à proximité d'une voie ferrée, le constructeur doit se référer au classement des voies ferrées et respecter l'obligation d'« autoprotection » en fonction du bruit émis par la voie ferrée. **Fabien GUÉRIN** ajoute qu'il est aussi possible, lors du déplacement de la voie consécutive au projet de suppression du passage à niveau, de bâtir une plateforme qui atténuerait les vibrations.

Michel MINIER (participant) estime qu'il faudrait également tenir compte du bruit routier dans l'étude acoustique : cette nuisance contribue également à la formation de l'ambiance sonore constatée. Pour

ce qui est des nuisances subies par le lycée, il enjoint RFF à se rendre sur place afin d'étudier les possibilités d'une amélioration qui permettrait de ne pas interrompre la tenue des cours à chaque passage de train. **Fabien GUÉRIN** répond que dans ce cas particulier ce sont les pointes de bruit qui gênantes. Cette demande de protection hors cadre de la réglementation sera transmise aux financeurs.

Didier FERRÉ demande s'il est possible d'obtenir des garanties de la part de RFF sur une absence de vibrations pendant les travaux, ainsi qu'après les travaux que les riverains ne soient pas perturbés par les vibrations perçues. Par ailleurs, il faut définir qui est responsable en cas de fissure dans les habitations. Enfin, il demande ce qui est prévu pour lutter contre les phénomènes électromagnétiques. **Christophe SCHLOESSER** affirme que le passage des trains perturbe la réception TV à son domicile. **Fabien GUÉRIN** indique qu'il n'existe pas de réglementation en matière de vibration, ni même de seuil de gêne vibratoire. Sur les ondes électromagnétiques, il sera apporté une réponse écrite après consultation des services de RFF. **Jean-Philippe REGAIRAZ** précise qu'il existe des dispositifs constructifs qui permettent de limiter les vibrations. Pour les riverains qui craignent des dégradations de leur logement, il est possible de procéder à un référé préventif (état des lieux avant travaux). Si des désordres apparaissent après les travaux, il faut mettre en œuvre des mesures de correction. Pour ce qui est des problèmes électromagnétiques dus au trafic ferroviaire, il n'existe pas d'éléments probants sur une éventuelle perturbation des appareils électroniques et ménagers.

Boris PALMIC souligne que les anciennes voies ont été mal construites et déplore que les améliorations ne consistent qu'en des ajustements ponctuels. **Fabien GUÉRIN** indique que les entreprises qui produisent des rails travaillent dans le sens d'une réduction du bruit et des vibrations. Les voies modernes sont donc mieux équipées que les anciennes.

Présentation du programme de protection entre Massy-Verrières et la gare des Baconnets

Matthieu BONY indique que ces propositions de protection ont été présentées au cours de la deuxième réunion de l'atelier 2. Il propose d'entendre directement les questions à ce sujet.

Jean-Louis CALENDREAU (participant) affirme qu'un écran absorbant d'une hauteur de 2 ou 2,5 m est insuffisant, surtout sur la partie non encaissée. **Fabien GUÉRIN** indique que les caractéristiques de l'écran restent à affiner.

Nicolas DESACHY (membre de l'Association des habitants du quartier Pajeaud) déplore que la présentation ne fasse pas état des propositions émises sur la fin de la rue des Chênes. Il estime qu'il faut installer une protection en haut du talus et qu'il faut protéger l'espace arboré situé au-dessus. **Fabien GUÉRIN** répond que l'installation d'une protection sur le haut du talus paraît techniquement difficile. **Matthieu BONY** ajoute que pendant la visite de terrain d'autres riverains de la rue des Chênes ont souligné qu'un muret en haut du talus réduirait l'ensoleillement. Ce point sera donc à traiter lors de la concertation continue avec les habitants concernés.

Alfred FALUDI s'étonne de la suppression du mur antibruit à l'Est de la gare des Baconnets : ce sont 200 logements qui vont souffrir de la propagation et de la réverbération du bruit.

Au vu de l'heure tardive, **Laurence DE CARLO** rappelle que des représentants de la RATP sont présents à la réunion, à la demande des participants. Elle souhaite que leur soit donnée la possibilité de s'exprimer. **Jean-Pierre TIFFON** renvoie toutes les questions relatives au passage à niveau à la prochaine réunion de l'atelier 4.

3. QUESTIONS ADRESSÉES À LA RATP

Didier FERRÉ revient sur les protections prévues pour l'avenue Pierre Vermeer : il suggère de profiter des travaux pour aménager des protections le long de la ligne B. **Pierre LÉVINE (participant)** souligne le caractère nuisible du trafic ferroviaire qu'il s'agisse de trains de fret, de RER ou de TGV : il estime qu'un traitement commun doit être mené par RFF et la RATP. Par ailleurs, il indique que le traitement végétal et paysager des abords des voies facilite l'intégration des ouvrages et diminue les nuisances, même si ce n'est qu'un effet psychologique. Enfin, il propose d'installer des petits murets

au niveau des roues pour les voies qui passent sur des talus.

Serge GRYZ répond que la RATP n'a pas identifié de projet de protection acoustique sur le secteur concerné. Si des aménagements connexes au projet de RFF sont nécessaires à l'acceptation du projet, c'est RFF qui devra les assumer financièrement, hormis s'il s'agit d'un point noir bruit. Concernant la proposition d'un aménagement davantage paysager le long des voies ferroviaires, il indique que cela demanderait davantage d'entretien et donc d'interventions à proximité immédiate des voies. Or la RATP se positionne en faveur d'une disponibilité des circulations et donc en faveur d'un minimum d'intervention sur les voies. Concernant la proposition d'implantation de petits murets le long des voies ceux-ci pourraient se révéler embarrassants, notamment en cas d'avarie au matériel roulant quand il s'agit d'accéder aux équipements des rames (robinet d'isolement, etc) qui pourraient alors être dissimulés voire inaccessibles du fait des murets.

Nicolas DESACHY s'enquiert des projets de la RATP quant à la voie de réserve entre Massy-Verrières et les Baconnets. **Serge GRYZ** indique que la RATP conserve le projet de mettre en place une troisième voie pour le RER B (ce projet fait d'ailleurs partie des études du schéma directeur du RER B actuellement en cours d'élaboration) et que pour ce faire et partout où cela est possible, elle conserve l'emprise nécessaire à sa réalisation. Concernant la section évoquée comprise entre Massy-Verrières et Les Baconnets il précise que le projet de RFF ne permet plus, contrairement aux projets précédents, l'insertion ultérieure de la 3^{ème} voie sur la section la plus étroite et qu'en conséquence à l'horizon de la réalisation de cette 3^{ème} voie, soit le barreau d'interconnexion sud LGV aura été réalisé et une rétrocession sera possible, soit il faudra être inventif pour affecter 3 voies au RER B sur les 6 voies que permettrait la plateforme avec les mêmes contraintes d'emprises.

Bruno EDOUARD (membre de Citoyens à Antony) demande si la RATP est légitime pour répondre aux questions relatives au RER B étant donné que la propriété du RER B entre les stations Luxembourg et Massy-Palaiseau a récemment été transférée au STIF. **Serge GRYZ** indique que les transferts récents de propriété attribuent l'ensemble de l'infrastructure à la RATP et le matériel roulant au STIF.

Jean MOUREH s'enquiert de l'importance des travaux de nuit lors du déplacement des voies du RER B. **Serge GRYZ** répond que la RATP a demandé à RFF de lui communiquer le tracé définitif des voies, tracé qui intégrera la réservation de la troisième voie du RER B. En fonction de ce tracé, la RATP quantifiera le déplacement des voies du RER B et les travaux nécessaires. **Fabien GUÉRIN** ajoute qu'il est trop tôt pour donner une estimation de l'importance des travaux de nuit.

Jean-Louis CALENDREAU souligne que le matériel roulant du RER B est ancien, dégradé et bruyant. **Serge GRYZ** souligne que ce matériel a une espérance de vie de l'ordre de 45-50 ans compte tenu de la rénovation en cours pour les MI79 qui datent des années 1980. Il précise qu'il existe aussi des MI84, matériels roulants plus récents.

Magali BUZELIN demande si des travaux sur la gare des Baconnets, et notamment pour le pont qui enjambe le RER B, interviendront rapidement. **Serge GRYZ** indique qu'il ne sait pas répondre à cette question et qu'il faudrait en discuter avec la mairie. **Wissam NEHME** indique que la mairie, si elle décide d'élargir le pont, a demandé que les ouvrages d'art soient intégrés dans le projet. Par ailleurs, il rappelle la proposition d'un participant de la réunion précédente, à savoir de ne déplacer qu'une voie du RER B, ce qui réduirait toutes les nuisances. **Serge GRYZ** répond qu'il faudra étudier cette proposition si elle est remise sous forme de plan.

Alain LHUILIER (membre de l'Association des habitants du quartier Pajeaud) insiste sur l'attachement des riverains à l'aménagement paysager des abords des voies. D'autre part, il indique qu'il est facile d'adosser des protections légères sur les parois réverbérantes afin de protéger les tours voisines.

Marianne GLACET (participante) demande à qui échoit le nettoyage des tags sur les écrans antibruit. **Matthieu BONY** répond qu'une des pistes qui a été évoquée serait que RFF établisse avec la mairie d'Antony une convention de refacturation du nettoyage et de l'entretien des murs antibruit sur la partie accessible depuis le domaine public routier.

CONCLUSION

Matthieu BONY indique que la réunion du 7 février permettra de lister les points d'accord et de désaccord relevés au cours de l'atelier afin d'établir un document qui sera restitué aux habitants d'Antony lors de la réunion de clôture du 14 février.