

RFF

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

**COMPTE-RENDU
DU SECOND ATELIER CHEMIN D'ANTONY**

**COMMUNE CONCERNEE :
ANTONY : RIVERAINS DES RUES DU CHEMIN DE FER, RICQUEBOURG, SEGONZAC,
GUILLEBAUD, ET DU PARC DU BEAU VALLON**

**Lundi 11 février 2013, de 20h15 à 22h45
Centre Henri Lasson, 5 rue Henri Lasson à Antony**

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

Etaient présents :

La garante de la concertation

- Laurence de Carlo

Pour RFF :

- Naji Rizk, directeur du développement et des investissements
- Vincent Desvignes, directeur-adjoint de la direction du développement et des investissements
- Fabien Guérin, chef de projet Massy Valenton Ouest
- Matthieu Bony, chargé de mission concertation
- Josselin Abrivard, chargé de concertation

Pour le bureau d'étude Arcadis

- Ingrid Muller, consultante aide à maîtrise d'ouvrage

Pour le bureau d'étude Egis

- Maxime Jabier, acousticien

Animateur : Jean-Pierre Tiffon

Le compte rendu a été relu et amendé par les participants

CADRE DE LA REUNION

Laurence de Carlo, garante de la concertation, a rappelé que le premier atelier du quartier « Chemin d'Antony » s'est déroulé le 10 janvier dernier. Suite aux difficultés rencontrées par RFF et la SNCF pour réaliser l'écran rue Ricquebourg une réunion a été organisée avec les riverains de la rue et des rues adjacentes le 31 janvier pour examiner avec les conditions de sa réalisation.

Suite à l'intervention de M Nehme réclamant des garanties à propos des accords conclus lors des réunions du comité de suivi Massy-Valenton concernant la requalification du projet Massy-Valenton actuel au cas où le projet RFF d'interconnexion Sud serait ajourné ou abandonné, Mme Laurence de Carlo précise :

- L'interconnexion Sud des lignes TGV (ou projet barreau Sud) est toujours à l'étude.
- La décision concernant la réalisation du projet sera connue et rendue publique dans les mois à venir
- En cas d'abandon ou de retard du projet, le comité de suivi se réunira afin d'envisager la suite à donner à cette décision

Matthieu Bony, chargé de concertation RFF, a énoncé les objectifs de la réunion du 11 février:

- faire le point en plénière sur les questions qui concernent tous les riverains
- répondre aux questions des riverains sur les protections acoustiques par table
- définir les mesures pour lesquelles un accord entre les participants a été trouvé

1. Remarques préalables sur les modalités de la réunion

La réunion s'est d'abord déroulée en plénière avant de laisser place au travail par tables où les participants ont pu poser des questions et formuler des demandes particulières.

REPONSE AUX QUESTIONS EN PLENIERE

Dans un premier temps l'équipe RFF a répondu à des questions générales posées lors de la dernière réunion.

1. Prise en compte des vibrations

Matthieu Bony, chargé de concertation RFF, explique que les vibrations sont un phénomène encore mal connu et difficilement modélisable. Pour les diminuer, RFF s'est engagé à installer des dispositifs anti-vibratoires sur les portions de voie nouvelles ; par exemple : tapis anti-vibratile sous le ballast, en élastomère. Fabien Guérin, chef de projet RFF, précise qu'il n'existe pas aujourd'hui de seuil de gêne admis pour les vibrations, et il demeure une grande part d'aléatoire dans le contrôle de ces dernières.

Les participants font remarquer et RFF opine qu'un dispositif anti-vibration à la source ne peut que réduire les effets de la propagation des vibrations dans le sous-sol, indépendamment de sa nature.

M. Thierry Perzo, Président du CELFI, indique qu'il a relayé la demande d'extension de ce dispositif à l'ensemble de la ligne et précise que la pose des matelas élastomères sous les voies de la gare Montparnasse a fortement amélioré le confort des riverains.

M.Nehme, conseiller municipal aux nuisances environnementales, demande à ce que soit envisagée la pose de ces dispositifs sur l'ensemble des voies et non sur les seules portions nouvelles. Une demande d'évaluation du coût de ce dispositif a été formulée.

Fabien Guérin a répondu que pour 1km de voie, il fallait compter environ 1 à 1,5 million d'euros d'investissement, soit environ 2 millions d'€ pour les voies concernées à Antony. Cela représente 10 à 15% du total de l'enveloppe allouée aux protections dans le projet (24 Millions € au total).

M.Nehme souligne que sur l'ensemble du projet, cela ne représentait moins de 2% du budget total du projet Est et Ouest (180 Millions € PN9 inclus).

Madame de Carlo fait remarquer qu'il fallait dans cette perspective envisager le coût de la pose de ces dispositifs sur l'ensemble de la ligne Massy–Valenton.

M. Nehme rappelle à Madame de Carlo que la Ville d'Antony et les antoniens ne sont pas intervenus dans les discussions relatives aux protections phoniques sur la partie Est du projet et qu'elle ne pouvait pas établir un lien entre les demandes de protection des 2 secteurs car la nature des nuisances n'est pas la même et que de toute façon si les riverains de la partie Est du projet Massy Valeton étaient vraiment gênés par les vibrations ils auraient demandé des mesures de protections antivibratoires.

M.Nehme précise également que Monsieur Picard (CR IDF) lui a confirmé récemment lors d'un entretien au conservatoire d'Antony, que pour la région IDF la totalité des voies sur Antony devaient être équipée d'élastomère afin de réduire les vibrations.

Il a ensuite demandé à RFF de porter cette demande auprès des financeurs du projet.

RFF s'est engagé à porter cette demande devant les cofinanceurs du projet.

Matthieu Bony fait part d'une autre proposition formulée par des participants aux précédents ateliers, qui est celle de l'anticipation du renouvellement habituel des voies (opéré en moyenne une fois tous les 30 ans) pour poser des dispositifs anti-vibrations. Le dernier renouvellement à Antony a eu lieu il y a 10 ans. *(Suite au rapport sur l'état des voies présentés par des participants après à la réunion RFF précise sa réponse : les voies RER C/ TGV (rail et traverses) ont été renouvelées à Antony en 2000 entre la gare de Massy-Palaiseau et la gare des Baconnets, elles ont été renouvelées en 1976 sur le reste de la commune. Des opérations d'entretien (meulage) ont eu lieu depuis.)* La question d'anticiper le prochain renouvellement sera posée aux co-financeurs pour pouvoir mutualiser ces travaux.

Les participants précisent que le problème des vibrations est aussi, si ce n'est plus pour certains, important que celui du bruit.

2. Valeur des propriétés

Matthieu Bony explique que RFF a une obligation de compenser les effets négatifs du projet par des mesures de protection dans le cadre de la réglementation en vigueur. Pour les propriétés riveraines de la ligne celles-ci peuvent subir des préjudices relatifs à la modification des caractéristiques de l'infrastructure : augmentation du bruit, diminution de l'ensoleillement ou bien fissures liées à des vibrations de trains. Si ces impacts ne peuvent pas être compensés par des mesures de protection, il est possible pour les habitants de demander à RFF une indemnisation.

Pour être indemnisable ce préjudice doit être avéré. Cela signifie qu'il peut être pris en compte au minimum au moment où le projet est définitivement fixé, c'est-à-dire juste avant d'engager les travaux. Il peut également être pris en compte ultérieurement une fois le projet mis en service voire même plusieurs années après sa mise en service.

Pour évaluer les dégâts qui pourraient être occasionnés par les travaux un référé préventif, c'est-à-dire un état des lieux avant et après travaux mené par un expert judiciaire, sera effectué. En cas de dommage subi, RFF est dans l'obligation d'indemniser les riverains.

Avant de déterminer les personnes à indemniser, RFF doit s'efforcer de protéger au mieux les riverains des nuisances créées par son projet. La concertation tout au long du projet permet d'affiner avec les riverains les protections acoustiques ou éventuellement anti-vibratiles en fonction de leur efficacité et leur insertion paysagère.

Ces indemnisations se font avec les propriétaires des immeubles concernés quel qu'en soit le statut : propriétaires privés ou publics, bailleurs sociaux...

Ces démarches d'indemnisation passent par une négociation au cas par cas avec les riverains concernés. Chaque maison ou immeuble est dans une situation particulière par rapport à la voie : distance, hauteur, vue... ; chaque demande appelle donc une réponse particulière.

Pour M.Moureh, Président du CDR MAVAL, il est nécessaire de faire deux choses concernant la procédure d'indemnisation :

- Prévoir une enveloppe d'indemnisation globale, dès aujourd'hui, qui serait ensuite répartie en fonction des préjudices subis par les habitants.
- Prendre pour référence, afin d'en calculer l'indemnisation, les niveaux de bruit avant l'arrivée des TGV dans les années 80.

Jean-Marc Feuillade, Citoyens à Antony, a demandé à ce que l'expertise sur la valeur des logements avant et après les travaux soit effectuée par un organisme indépendant comme France Domaines. Un riverain a précisé que cette expertise doit porter sur l'ensemble des patrimoines du quartier.

Wissam Nehme propose que RFF fournisse un guide aux riverains, avant la fin de la concertation, lequel mentionne les démarches à suivre en matière d'indemnisation.

Laurence de Carlo, garante, approuve cette demande faite au maître d'ouvrage.

Une participante demande ce qui est prévu afin d'éviter les cambriolages en période de travaux.

Fabien Guérin indique que, pendant les travaux, d'habitude, des grillages seront montés en fond de parcelle afin d'éviter les intrusions dans les jardins. Ces questions seront plus précisément abordées après l'enquête publique à un stade plus avancé du projet.

3. Evolution du trafic et efficacité des protections acoustiques

	Situation actuelle	Situation avec la ligne actuelle portée à son maximum	Situation réaliste avec la ligne aménagée	Situation maximaliste avec la ligne aménagée (théorique)
TGV	41	52	64 (capacité d'accueil sans nouvelle signalisation ERTMS)	74 (capacité d'accueil avec nouvelle signalisation ERTMS)
RER C	65	65	88 (demande actuelle : 1 RER C au 1/4h en heure de pointe)	150 (1 RER C au 1/4h toute la journée)
Fret	4	8	8	8

Exemple de simulation au 9bis rue du Chemin de fer

Etage	Aujourd'hui Situation acoustique	Demain simulation avec la ligne actuelle portée au max.	Demain, simulation projet avec trafic réaliste <u>sans écran</u>	Demain, simulation projet avec trafic réaliste <u>avec écran</u>	Demain, Simulation projet maximaliste <u>avec écran</u>
2	59	60,5	62,5	56	58
1 ^{er}	57,5	59	60,5	50,5	52,5
Rdc	56	57	59	48,5	50,5

Efficacité de l'écran au passage d'un train :
-10 dB = un bruit divisé par 2.

Fabien Guérin a expliqué que cet exemple correspond à l'évolution acoustique des habitations rue du Chemin de Fer situées derrière un écran de 2m. On observe une diminution du bruit entre la situation actuelle et la situation avec le projet. Cette diminution est très marquée pour les rez-de-chaussée et les premiers étages et est visible pour les deuxièmes étages.

M.Nehme a rappelé que pour une partie des riverains ayant un R+2 les protections phoniques ne sont pas suffisantes et qu'il faudrait faire un traitement de façade.

Pour les habitations rue Ricquebourg, l'efficacité d'un écran de 2m par rapport aux étages dépend de leur positionnement par rapport à la voie. Ainsi il permet une baisse du bruit au

rez-de-chaussée et au premier mais, pour certaines maisons proches de la voie, le bruit augmente au second.

Exemple supplémentaire ajouté par RFF au compte rendu suite à la réunion pour montrer la diversité des situations. D'autres exemples ont également été présentés dans le dossier d'information et lors de la réunion dédiée aux rues Riquebourg et adjacentes du 31 janvier dernier (cf. compte rendu).

Par exemple au numéro 37, immeuble dont la façade coté voie ferrée serait à 17m de l'écran et 23m des voies :

Etage	Aujourd'hui Situation acoustique	Demain simulation avec la ligne actuelle portée au max.	Demain, simulation projet avec trafic réaliste <u>sans écran</u>	Demain, simulation projet avec trafic réaliste <u>avec écran</u>	Demain, Simulation projet maximaliste <u>avec écran</u>
2	59	60,5	62,5	61	63
1^{er}	58,5	59,5	61,5	56	58
Rdc	56	56,5	58,5	50	52

Des protections de façades (double vitrage par ex.) sont alors prévues au cas par cas pour protéger ces étages.

Un participant a demandé quelle était la fiabilité des prévisions et le moyen de les vérifier.
Réponse de RFF : RFF viendra effectuer des mesures sur le terrain une fois les écrans construits afin de vérifier leur efficacité. RFF est tenu par la loi d'appliquer la réglementation en matière de réduction du bruit. Il a donc une obligation de résultat et devra, si le cas se présente reprendre, les écrans qui n'atteignent pas cet objectif.

Afin de pouvoir se rendre compte de ce que représente les décibels annoncés un participant a souhaité que qu'on puisse réaliser des mesures avec un sonomètre. Cette demande a été validée par la garante.

Grâce à un iphone munie d'une application de mesure du bruit – réputée fiable par l'acousticien – un des participants a pu constater que le bruit des conversations dans la salle équivalait à environ 70 décibels alors que lorsque la salle se taisait le niveau de bruit descendait à 40 décibels environ.

Fabien Guérin a rappelé que le bruit ainsi mesuré correspondait aux « pics » au passage d'un train. L'ensemble de ces « pics » ramené sur la journée (6h-22h) donne les niveaux moyens indiqués dans les tableaux ci-dessus. Cette méthode de calcul permet de prendre en compte le bruit au passage d'un train et le nombre de train circulant par jour.

4. Sur l'efficacité et la faisabilité de murs à casquette pour protéger les étages :

M. Nehme a rappelé la demande de la ville d'Antony d'arriver dans le futur à une situation améliorant l'existant. Or, ce n'est pas encore le cas pour les habitations en étage des immeubles Lavoisier, Guillebaud, pour le 85 rue Mirabeau et pour certains pavillons.

Plusieurs riverains avaient demandé à ce que soit étudiée la possibilité d'installer des murs à casquette afin de protéger au mieux les étages supérieurs des habitations.

Maxime Jabier, expert acousticien de Egis a indiqué que dans le cadre des protections à Antony, ce type de casquette devrait pour être efficace venir couvrir la voie d'où provient le bruit.

Or cette voie électrifiée est couverte par un fil caténaire à 6m de haut.

Pour couvrir la voie l'écran doit donc passer au-dessus des caténaires et devrait donc faire plus de 6m de haut puis être prolongé par une casquette de 3-4m au minimum.

Ainsi la création d'une casquette dans le contexte ferroviaire imposerait une hauteur minimale de 7m de hauteur et créerait une intrusion visuelle fortement préjudiciable. Un écran de cette hauteur implique également de créer des fondations à plus de 10m de profondeur.

Cette solution n'est donc pas adaptée au contexte ferroviaire du projet.

M.Nehme a rappelé sa demande de réduire les nuisances à la source (rail, mesures vibratoires) car ceci apportera un gain pouvant atteindre 3 à 4 db.

La réponse détaillée à cette question et à d'autres sur l'efficacité du traitement absorbant des écrans ou sur les mesures à prendre au niveau du rail ont fait l'objet d'une note spécifique [disponible sur le site du projet](#).

REPONSE AUX QUESTIONS DES RIVERAINS PAR TABLE

Les participants ont été réunis en trois tables correspondant à des secteurs :

- riverains de la rue de Ricquebourg et du parc du Beau Vallon
- riverains de la rue du Chemin de Fer, des quartiers Segonzac et Guillebaud

Deux membres de l'équipe projet du maître d'ouvrage ont répondu par table aux questions des riverains sur la base des questions posées lors de la dernière réunion (10/01) et sur le site Internet.

Leurs demandes ont été notées par les représentants de RFF puis synthétisées à la fin de la réunion pour s'assurer qu'elles ont été bien comprises.

1. Rue Ricquebourg – Beau Vallon

1. Possibilité d'arrêter l'écran pour ne pas masquer le 20 et 22 rue Blanche de Castille

Ces deux maisons mitoyennes de deux étages sont situées en haut du talus ferroviaire. Un écran de 2m situé à 2m50 de leur façade aurait donc un effet acoustique limité au rez-de-chaussée. Les habitants de ces maisons soulignent que l'impact paysager de l'écran serait préjudiciable pour leur habitation et demande donc que l'écran ne soit pas construit devant chez eux. Des protections de façade permettraient d'atténuer le bruit.

Si ces deux maisons mitoyennes (20-22) font elles-mêmes écran pour les maisons situées derrière, le bruit pourrait passer à travers l'ouverture entre les maisons et l'extrémité de l'écran, et à cet égard il peut être gênant si un lieu de vie est situé dans l'angle de diffusion.

Interrompre l'écran est possible techniquement, mais pour que la décision soit acceptée il faut qu'elle recueille l'assentiment de l'ensemble des voisins.

Les participants habitant à proximité sont d'accord pour une interruption à condition que cela ne nuise pas à la qualité de la protection acoustique pour les maisons environnantes.

RFF indique que cette possibilité est à approfondir dans les études de détail après l'enquête publique et à arbitrer avec l'ensemble des riverains concernés

2. Caractéristiques de l'écran Rue Ricquebourg : taille et transparence

Les participants ont demandé s'il était possible d'avoir des murs de taille différente sur une même section de rue. Maxime Jabier, expert acousticien, a indiqué que les murs doivent pour être efficaces former un ensemble homogène : toute différence de hauteur entre deux écrans adjacents l'effet de plus élevé.

La proposition d'avoir des murs de 3 mètres a été débattue, et les pour et les contre ont été retenus :

- L'efficacité des murs de 3m est équivalente à celle d'écran de 2m au rez-de-chaussée et au premier étage. En revanche à partir du 2^{ème} étage l'efficacité d'un écran de 3 m est meilleure.
- Ces murs ont pour inconvénient d'obstruer le paysage, mais également de diminuer l'ensoleillement des habitations (exposées à l'est ou au sud-est). Certains participants riverains de la ligne ont estimé que pour leur habitation cela ne constituait pas un obstacle pour avoir un mur de 3m ; d'autres ont indiqué que compte tenu de leur situation c'était gênant.
- Il s'agit par ailleurs de travaux plus difficiles à réaliser car plus les murs sont hauts, plus l'enfouissement de leur base doit être profond. Les travaux à réaliser seraient donc plus lourds.

Afin de maintenir l'ensoleillement des jardins, une hypothèse a été proposée : construire des écrans hybrides entre surface opaque et surface transparente (avec soit la partie supérieure du mur entièrement transparente, soit une « fenêtre » transparente sur la partie supérieure du mur).

Wissam Nehme, élu de la ville d'Antony, informe les participants et RFF que le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'Antony interdit les clôtures de plus de 2 mètres. En réponse à la demande de certains riverains de la rue Ricquebourg d'installer des murs antibruits d'une hauteur de 2.5 ou 3m il précisa qu'il allait apporter une réponse rapidement à cette question et a demandé aux riverains d'aller voir du côté de la rue de Massy pour avoir une idée visuelle d'un mur antibruit d'une hauteur de 3 m. Il a demandé aux participants de respecter le vis-à-vis des autres riverains qui sont de l'autre côté et que les murs devraient être à la même hauteur (peu importe si c'est 2m ou 2.5m) des 2 côtés des voies. Il a également rappelé son refus de voir les travaux réalisés la nuit par RFF.

Maxime Jabier a indiqué que les écrans étant traités en absorbant une différence de hauteur de part et d'autres n'avait pas d'impact acoustique.

Une synthèse entre les positions des différents participants n'a pu être trouvée en réunion. Une proposition à 2m50 a été faite en fin de réunion par certains riverains.

Laurence de Carlo, garante, demande au maître d'ouvrage de voir si cette limitation de hauteur s'applique aux écrans acoustiques dont il est question ici. Si ce n'est pas le cas, elle conseille aux participants de se mettre en contact avec l'acousticien pour qu'il réalise un photomontage avec écran de 2 mètres de hauteur et un autre avec écran de 3 mètres de hauteur.

Si la limitation de hauteur des clôtures à 2 mètres ne s'applique pas aux écrans acoustiques, alors la décision sur la hauteur des écrans acoustiques sera à soumettre à l'arbitrage des cofinanceurs du projet en fonction des maisons exposées

3. Protection des habitations rue Ricquebourg située derrière le Parc du Beauvallon

Concernant le parc du Beau Vallon, la demande a été formulée par les riverains d'avoir des écrans - dont le type reste à déterminer- pour les protéger de l'augmentation du bruit lié au projet (jusque 3-4 dB).

Il a été demandé, pour respecter le souhait de la Mairie d'Antony de ne pas impacter trop lourdement le parc, d'étudier la possibilité d'utiliser des écrans végétalisés ou en bois plein. Les participants demandent à ce que soit précisé le niveau acoustique de l' « écran » paysager du parc du Beau Vallon et que l'emplacement le plus efficace soit étudié (en bord de voie ou en fond de parcelle)

Il y a accord pour créer une protection absorbant le bruit généré par le projet. Un arbitrage technique reste à faire par RFF en lien avec la Mairie d'Antony pour déterminer le type d'écran le plus adapté et le positionnement de l'écran le plus efficace.

4. Rue du Pont : prolongation de l'écran pour protéger le nouvel ensemble situé à l'angle du point de la RN20.

L'écran s'arrête aujourd'hui au niveau de cet ensemble nouvellement construit. Il est demandé par les participants de le prolonger afin de pouvoir protéger au moins les rez-de-chaussée et les étages les plus bas.

La pente du talus ferroviaire a cet endroit pourrait, sous réserve d'études détaillées, rendre plus difficile sa construction.

Le prolongement de l'écran est à arbitrer en fonction des résultats des études de détail sur la faisabilité technique des écrans (après enquête publique)

2. Rue du Chemin de fer – Segonzac – Guillebaud

1. Caractéristique de l'écran rue du Chemin de fer

- Proposition n°1 de traitement architectural des écrans: modules et pixel, sans transparence et avec une végétalisation de l'écran
- Hauteur : 2m

Wissam Nehme précise que cette proposition ne doit être intégrée dans le dossier d'enquête publique qu'à la condition que la hauteur définitive du mur antibruit soit égale à celle du mur de la rue Ricquebourg.

Il y a accord entre les participants et avec RFF pour mettre cette proposition dans le dossier d'enquête publique.

2. Demandes de nouvelles protections :

- Mettre des volets sur les façades exposées des résidences Lavoisier et Guillebaud.

Réponse de RFF : A arbitrer par les co-financeurs en fonction de son efficacité acoustique par rapport à son cout d'investissement

- Mettre un écran de protection devant le collège Descartes.

Réponse de RFF : A arbitrer par les co-financeurs en fonction de son efficacité acoustique par rapport à son cout d'investissement

3. Autres demandes:

- Sur l'entretien des parties végétalisées et des écrans, des précisions sont demandées par les riverains. Les photomontages présentés par le maître d'ouvrage montrent des végétaux. La garante de la concertation a demandé à ce que les prochains photomontages fassent mention d'une phrase indiquant leur caractère non définitif. Leur plantation et leur entretien n'ont pas été chiffrés par RFF. Le dossier d'enquête publique présentera la partie architecturale des murs sans végétalisation si cela n'est pas prévu dans le budget de RFF.

M.Nehme a rappelé qu'il avait demandé dès le début des réunions la signature d'une convention avec la Ville pour l'entretien des espaces verts générés par le projet et pour lutter contre le taggage. Il n'avait jamais été question selon lui que la mairie d'Antony prenne en charge la réalisation des haies proposées par RFF.

M.Nehme a également demandé à la garante de la concertation que figurent dans les documents de l'enquête publique les illustrations avec végétation retenues par les riverains.

Réponse de RFF ; La plantation et l'entretien des parties végétalisées et des écrans est à définir entre la Mairie et RFF en fonction du programme final de protections retenu.

- Rendre accessible aux personnes à mobilité réduite la gare du Chemin d'Antony.

Réponse de RFF : la mise en accessibilité des gares est décidée par le Syndicat des Transport d'Ile de France. Le schéma directeur d'accessibilité voté par le STIF en 2009 et actuellement mis en œuvre n'a pas inscrit cette gare à son programme.