

RFF

—

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

**COMPTE-RENDU
DU POINT D'ETAPE**

—

**COMMUNE CONCERNEE :
WISSOUS**

—

*Jeudi 18 avril 2013, de 20h à 22h15
Salle des Fêtes, Wissous*

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

Etaient présents pour présenter le projet et répondre aux questions :

Pour RFF :

- *Vincent Desvignes, chef du service du développement et des investissements*
- *Fabien Guérin, chef de projet Massy Valenton*
- *Jean-Philippe Regairaz, expert acousticien*
- *Matthieu Bony, chargé de mission concertation*
- *Josselin Abrivard, chargé de concertation*

La garante de la concertation : Laurence de Carlo

Le compte rendu a été rédigé sur la base des éléments notés en séance. S'il apparaît aux participants de la réunion que le compte rendu comporte des erreurs ou des oublis ils sont priés de l'indiquer à l'adresse mail suivante: ligne-massyvalenton@rff.fr afin que l'équipe RFF puisse l'amender.

INTRODUCTION

Le Maire de Wissous, M. Régis Roy-Chevalier a accueillis les participants et indiqué que cette réunion, réalisée à la demande de la municipalité de Wissous, fait suite aux deux ateliers qui ont eu lieu les 25 octobre et 29 novembre 2012. Elle avait pour but de synthétiser les échanges et les mesures issues de la seconde phase de concertation.

Mme Eliane Poujol, conseillère municipale déléguée au développement durable, a remercié les participants au nom de la municipalité et ainsi que la garante pour son travail au long de la concertation. Elle a remercié également l'équipe RFF et la garante pour avoir permis que la réunion ait lieu. Elle a rappelé que l'engagement de la municipalité de Wissous pour soutenir le projet reposait sur deux éléments :

- le fait que les protections acoustiques ne mènent pas à une situation de statu quo par rapport à aujourd'hui (c'est-à-dire que les protections ne fassent pas que compenser l'augmentation du bruit liée au plus grand volume de circulation), mais qu'elles améliorent les conditions sonores des Wissoussiens.
- le fait que le projet Massy-Valenton est un projet temporaire dans l'attente de la réalisation d'Interconnexion Sud en rappelant très fermement que l'annulation ou le report de l'interconnexion remettraient en cause tout ce processus de concertation
- Mme Poujol a également rappelé la nécessité d'étudier de façon plus précise le problème des vibrations.

Matthieu Bony, chargé de mission concertation à RFF, a rappelé le programme de la soirée : faire le point sur l'avancement du processus et sur les différentes protections acoustiques mises en concertation:

- quartier du Bois-Charlet
- quartier de Fribouli
- quartier de la Fraternelle.

1. Retour sur les deux phases du processus de concertation

Fabien Guérin, chef du projet, a, dans un premier temps, présenté le processus tel qu'il s'est déroulé depuis la première phase de concertation (L300-2) :

- la première réunion de la concertation réglementaire L300-2 a eu lieu en novembre 2011, et cette phase de concertation s'est achevée en juillet 2012.
- une seconde phase de concertation, volontaire, au mois d'octobre 2012, et le processus se poursuit vers une enquête publique à l'automne 2013.

Au début de la première phase de concertation, seules quelques protections de façade étaient prévues sur la commune de Wissous, avec des mesures de remplacement des vitres des fenêtres par du double vitrage. Ces dispositifs étaient les seuls prévus en application stricte de la réglementation.

La première phase de concertation a permis à RFF de proposer un écran en remplacement des protections de façade pour le quartier de La Fraternelle, ainsi qu'un merlon au Fribouli, sur le délaissé des anciennes usines Lafarge. A la demande des habitants du quartier du Bois Charlet, exposés à la fois au bruit des trains et de l'autoroute A6, un remplacement de la palissade par un écran en bois plein a été proposé. Ces mesures ont été approuvées par les financeurs du projet à l'issue de la première phase de concertation.

La deuxième phase de concertation a été l'occasion pour RFF de travailler avec les participants afin d'améliorer l'efficacité acoustique des protections et leur intégration architecturale.

M. Guérin a rappelé qu'il sera possible pour les participants de continuer à s'exprimer durant l'enquête publique via un registre disponible à la Mairie de Wissous.

2. Retour sur le quartier de la Fraternelle

Caractéristiques de l'écran :

Ecran de 2,5m de haut (par rapport aux rails, soit 2m par rapport aux quais, et 4m par rapport au sol), sur 270 mètres de long.

Le modèle d'intégration architecturale souhaité par les participants est un écran absorbant recouvert de bardage bois, avec une partie supérieure translucide, mais pas transparente.

L'efficacité acoustique de l'écran permet un gain de 10db par rapport à la situation actuelle, au RDC et au 1^{er} étage, pour la rue des champs.

Echanges sur l'écran

Les participants ont demandé à ce que la hauteur de l'écran soit portée à 4,5m (par rapport aux quais) car ils souhaitent que l'écran puisse couvrir le bruit des haut-parleurs situés sur les quais. Certains participants, exposés au bruit des haut-parleurs ont insisté sur ce point : l'augmentation du volume et de la quantité des messages est une nuisance forte.

RFF a indiqué que les enjeux acoustiques ne justifient pas la réalisation d'une telle protection. L'ouvrage serait d'une hauteur de 6,5 m par rapport à la rue. Il serait donc difficile et coûteux à réaliser et créerait un fort impact dans le paysage au regard du bénéfice escompté.

D'autres solutions ont été proposées, comme la réorientation des haut-parleurs pour faire moins de bruit. Les participants ont rejeté cette proposition en expliquant que, compte tenu de la configuration des quais, une telle solution ne permettrait plus à tous les voyageurs d'entendre les messages.

M. le Maire et des participants ont également proposé d'abaisser la hauteur des haut-parleurs afin de réduire l'exposition des habitations.

M. Regairaz, expert acousticien, a proposé un traitement plus localisé, avec l'utilisation de coques placées derrière les haut-parleurs, ce qui permettrait, en sus de la réorientation de ces derniers, de limiter la diffusion du bruit aux habitations proches des voies.

La garante de la concertation a demandé à RFF de contacter la SNCF pour trouver une solution, sachant que RFF avait annoncé le faire lors d'une précédente réunion à Wissous.

3. Retour sur le quartier du Fribouli

Dans le quartier du Fribouli, RFF propose deux aménagements :

- la création d'un merlon
- la suppression des aiguillages des anciennes usines Lafarge.

RFF a réaffirmé son engagement de supprimer les aiguillages afin de limiter le bruit et les vibrations.

Caractéristiques du merlon :

RFF a proposé un merlon de 2m de hauteur qui permet un gain de 4 à 8db selon les maisons et étages concernés.

Echanges sur le merlon :

Les participants ont demandé à ce que la hauteur du merlon soit portée à 3m, comme cela avait été proposé par RFF à l'issue de la première phase de concertation.

RFF s'est engagé positivement sur cette demande. La réalisation d'une butte de 3m nécessitera la construction d'un mur de soutènement situé du côté de la voie ferrée (partie ouest du merlon uniquement).

Les participants ont également émis le souhait que le talus soit végétalisé.

Fabien Guérin a répondu positivement à cette demande, tout en précisant que le talus ne pourrait être végétalisé avec de grands arbres, seulement des arbustes, afin d'assurer la sécurité des infrastructures (chutes d'arbres en cas de tempête, feuilles mortes sur les voies).

Un participant a demandé si la hauteur de 3m pour le merlon devait être mesurée depuis le niveau du rail, ou du sol.

RFF a précisé qu'il s'agissait d'une mesure effectuée depuis le sol. La hauteur du merlon par rapport aux rails sera donc de 2,5m.

En ce qui concerne le mur de soutènement du merlon, un participant a demandé à ce que soient installés des dispositifs anti-vibrations pour éviter que ses fondations ne conduisent les vibrations liées aux trains.

M. Regairaz et M. Guérin ont répondu qu'il était envisageable d'installer des dispositifs en élastomère sous le mur, mais qu'il fallait en examiner la faisabilité technique.

Echanges sur la suppression des aiguillages :

Un participant a demandé si la suppression des aiguillages pouvait représenter une opportunité de remplacer les rails et d'installer des dispositifs d'absorption des vibrations.

Fabien Guérin a répondu que RFF allait en effet profiter de cette opportunité pour installer ces dispositifs.

Un autre participant a demandé s'il était prévu, en sus de la suppression des aiguillages, de créer un nouveau pont en remplacement du pont métallique route de Montjean.

Fabien Guérin a précisé qu'il n'y avait pour le moment aucun projet de réfection de ce pont. Le pont actuel avec coffrage béton étant en bon état.

4. Retour sur le quartier de Bois-Charlet

Caractéristiques de l'écran :

Pour ce quartier, RFF a proposé un écran d'une longueur de 200m, qui se fonde sur le merlon déjà aménagé actuellement. Il s'agit d'un écran en bois plein dont la hauteur proposée est de 1,5m.

L'efficacité acoustique prévue est de 3 à 7db selon les maisons et les étages.

Echanges sur l'écran :

Les participants ont proposé que la hauteur de cet écran soit portée à 2m afin de protéger du bruit les habitations situées en second rang par rapport à la voie ferrée et RFF a répondu favorablement à cette demande.

Plusieurs demandes d'extension de l'écran, en longueur, ont été formulées :

- l'étendre tout le long de l'autoroute : demande refusée car les enjeux acoustiques ne justifiaient pas ce prolongement.
- l'étendre le long de la voie ferrée jusqu'à l'autoroute : cette demande a été acceptée pour améliorer la protection des habitations sur le côté du lotissement.

5. Sur les vibrations :

Certains participants ont fait part de leur crainte de voir les constructions au sol, de type terrasse, être touchée par les vibrations liées à la circulation ferroviaire.

Fabien Guérin a expliqué que l'intensité des vibrations liées à la circulation ferroviaire ne pourra pas entraîner de dégâts sur ces constructions.

L'impact des vibrations liées à la voie ferrée peut varier en fonction des types de sols, mais il n'est pas possible qu'à elles seules elles produisent des dégâts.

6. Retour sur les quartiers sans protection

Certains participants ont souligné le fait que deux quartiers, Montjean et Saint-Eloi, ne bénéficiaient pas de mesures de protections, et ont demandé à RFF de s'expliquer sur le sujet.

RFF a précisé que l'absence de protections sur ces quartiers s'expliquait par leur moindre exposition au bruit ferroviaire. C'est cet écart sonore qui justifie la mise en place ou non de protections. Matthieu Bony a précisé que l'ensemble des habitations de Wissous est ramené- à une exposition équivalente au bruit ferroviaire. Ainsi, les quartiers qui étaient auparavant les plus exposés vont se trouver au même niveau de bruit que les moins exposés. Les quartiers les plus exposés de La Fraternelle, Fribouli ou Bois-Charlet sont ceux les plus proches des voies et/ou en situation de multiexposition au bruit ; c'est-à-dire exposés à la fois au bruit ferroviaire, aérien et routier (autoroute A6).

Fabien Guérin a ensuite précisé que les quartiers en question sont exposés à un niveau de bruit inférieur de plus de 10dB(A) au seuil réglementaire imposant des protections.

Un participant a signalé que, depuis que les arbres ont été coupés entre la voie et le quartier Saint-Eloi, le bruit a augmenté.

M.Regairaz a répondu en expliquant que la masse d'un arbre et les espaces entre les troncs ne permettent pas à une haie d'arbres d'absorber le bruit. Il rappelle qu'une simple ouverture de quelques centimètres dans un mur (ventilation haute ou basse) dégrade fortement l'isolation acoustique de ce mur. Le niveau de bruit mesuré par un sonomètre entre la période précédant la coupe des arbres et aujourd'hui serait, à la décimale près, le même.

La perception du bruit dépend également de critères subjectifs : le fait de voir une source ou d'y être sensibilisé fait qu'on peut la percevoir de façon plus forte et ainsi avoir la sensation qu'elle fait plus de bruit.

Le maître d'ouvrage a en revanche une obligation de résultats sur les niveaux physiques, mesurables par des sonomètres.

7. Les calculs du bruit

Plusieurs participants ont demandé à ce que soit précisée la méthode utilisée pour calculer les niveaux de bruit, car ils estimaient que les résultats présentés par RFF ne prenaient pas en compte l'augmentation de la fréquence de passage des trains.

M. Regairaz a précisé qu'il existe deux types de gain acoustique suite à la réalisation des mesures de protection :

- une efficacité de l'ordre de 10 dB(A) à 12 dB(A) à chaque passage d'un train soit une sensation de diminution par deux du niveau sonore (« deux fois moins de bruit »)
- un gain de 3 dB(A) à 7 dB(A) sur le cumul d'énergie sonore sur une journée : le nombre de trains va augmenter avec un niveau sonore au passage de chaque train plus bas : le gain sur le cumul d'énergie sonore sur la journée (LAeq) est donc inférieur au gain à chaque passage. Une diminution de 3 dB(A) sur le cumul d'énergie sonore correspond au bruit émis par un trafic deux fois plus faible.

Certains participants ont émis des doutes sur les mesures effectuées, et ont demandé si elles tenaient compte du vent, qui porte le bruit, en particulier le vent du nord.

M. Regairaz est intervenu pour préciser que, sur l'ensemble des modélisations d'exposition au bruit ferroviaire effectuées, les différents scénarii météorologiques favorables à la propagation du son sont pris en compte, notamment un vent portant.

8. Trafic fret

M. Jean-Marc Feuillade, de l'association Citoyens à Antony, a souhaité obtenir des précisions sur l'évolution du trafic fret dans la zone de Wissous. On peut lire dans le projet de Schéma Directeur de la région Île-de-France pour la période 2015-2030, que Wissous pourrait devenir une base nationale de fret, et que certains terrains de Wissous doivent être réservés à cet effet.

Matthieu BONY a indiqué que le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) a vocation à programmer l'ensemble des projets de développement de la région. Il existe aujourd'hui une volonté de renforcer, à horizon 2030, le fret en Île-de-France. A Wissous, un espace ferroviaire libre, qui correspond à l'ancien site des usines Lafarge, a été identifié comme un espace potentiel pour le fret.

Le SDRIF a souhaité mentionner l'importance de maintenir une capacité d'accueil du fret dans la région, en réservant une certaine superficie de terrain dédié dans la région. Ainsi, le fait que ce terrain ait été identifié comme un lieu potentiel pour établir une base fret ne signifie pas qu'il s'agit de l'avenir du site. Il peut y avoir des projets portés par RFF ou par la Mairie de Wissous sur ce même terrain à condition qu'un autre espace ferroviaire équivalent soit identifié pour accueillir du fret en Ile de France.

Les participants ont demandé si l'augmentation possible du trafic fret avait été prise en compte dans les études acoustiques.

Fabien Guérin a répondu que les hypothèses retenues pour les modélisations étaient un doublement du trafic fret.

9. Sur la suite du processus

M. Jean-Marc Feuillade, « Citoyens à Antony » a tenu à revenir sur la suite du processus, et sur ses étapes récentes. Il a rappelé qu'un comité de pilotage (composé des financeurs du projet, Etat, RFF, région Ile de France, régions de l'ouest, etc) a eu lieu le 3 avril, et a

demandé des précisions sur les engagements des financeurs concernant les demandes des riverains de Wissous et d'Antony. Monsieur Feuillade a demandé si compte tenu du calendrier serré, si RFF envisage de décaler l'enquête publique au lendemain des élections municipales de mars prochain, soulignant que, compte tenu des enjeux, certains pourraient préférer ce report qui leur éviterait d'avoir à faire connaître leur avis sur ce projet en période électorale ?

Il a également demandé à ce qu'en l'absence de certitude sur la réalisation d'Interconnexion Sud à l'horizon 2025, le projet Massy-Valenton soit reporté *sine die*.

Matthieu Bony a répondu en précisant que les premiers résultats des échanges avec les habitants ont été présentés durant la réunion du comité de pilotage. Toutefois, d'autres points demeurent en discussion, notamment ceux qui nécessitent des évaluations d'ordre technique.

Il précise que la garante de la concertation a rappelé aux financeurs le cadre dans lequel se déroule la concertation, à savoir la perspective d'une réalisation de l'Interconnexion Sud à l'horizon 2025. Elle a transmis la demande d'acteurs du territoire, dont de nombreux membres du comité de suivi de la concertation (composé des municipalités concernées et des associations de riverains) de reporter l'enquête publique après une décision ministérielle concernant la réalisation de l'Interconnexion sud. Cette décision fera suite au rapport de la Commission Mobilité 21, laquelle doit hiérarchiser les projets ferroviaires à réaliser en France.

Lors du comité de pilotage du 3 avril, les financeurs ont fait part de leur position. Ils ont demandé à RFF de continuer à travailler sur la base du calendrier initialement prévu, avec un maintien de l'enquête publique à l'automne 2013. Pour les financeurs, les deux projets doivent se dérouler dans des cadres différents. La question devient donc celle de la préservation du cadre de vie des riverains quel que soient les scénarii d'avancement du projet Interconnexion Sud.

M. Desvignes est intervenu pour préciser que, même si RFF est en attente des résultats de la Commission Mobilité 21, il semblerait que le projet Interconnexion Sud soit retenu comme un projet prioritaire. Toutefois, l'une des difficultés rencontrées réside dans le séquençage de son financement. A l'heure actuelle le financement du projet n'est pas bouclé.

En revanche, cela n'est pas un problème, car il n'est pas nécessaire de tout financer dès maintenant pour que le projet puisse débuter. Pour le moment il s'agit principalement de financer les études préalables à l'enquête publique.

Madame de Carlo est intervenue à la fin de la réunion pour mentionner qu'elle avait rappelé le cadre de la concertation auprès des financeurs lors du COPIL du 3 avril dernier, notamment en leur expliquant que cette dernière était menée dans la perspective d'une réalisation du projet Interconnexion Sud à horizon 2025, suite à un accord entre les participants et RFF dès le début de la première phase de la concertation. Si tel n'était pas le cas, alors il faudrait rediscuter du projet Massy-Valenton.

Elle a transmis aux financeurs la demande, faite en comité de suivi le 26 mars dernier, de plusieurs de ses membres qui souhaitaient être entendus par le COPIL. En réponse à cette demande, l'Etat et la Région Ile-de-France organiseront une réunion spécifique avec les associations et élus l'ayant demandé.

Madame de Carlo a indiqué aux participants que le « temps » des financeurs n'est pas celui des riverains. Les financeurs doivent être informés et comprendre la situation sur le terrain pour ensuite la prendre en compte dans le cadre de processus de décision impliquant de nombreux acteurs, lesquels prennent du temps.

Elle a enfin mentionné que des réflexions étaient en cours au sein de RFF afin que, quelles que soient les hypothèses retenues pour le projet Interconnexion sud, le cadre de vie des riverains soit pris en compte. En effet, il apparaît qu'une annonce pourrait être faite avant l'enquête publique sur Massy-Valenton concernant la réalisation de l'Interconnexion sud à

horizon 2025. Toutefois, compte tenu de la complexité du processus de décision, un avis favorable avant l'enquête publique ne signifie pas que le calendrier d'Interconnexion Sud n'évoluera pas ensuite. Aussi, RFF estime nécessaire d'envisager dès aujourd'hui tous les scénarios possibles.