

INTERVENTION DES TOSCANES



Réunion publique du 08 avril 2015

I. La problématique des Toscanes

- La situation des Toscanes :
 - Une résidence construite en 1998/1999, avec 160 appartements dont des jardins, des balcons, des terrasses
 - Une résidence située dans le prolongement de la gare terminus de Cergy le Haut, avec maximum 12 mouvements de trains par jour
 - Une résidence reconnue en « zone d'ambiance modérée » (Cf. mesures décembre 2014)

- Les inquiétudes fortes des Toscanes :
 - 2 projets distincts qui impactent successivement les Toscanes
 - Le projet de 4^{ème} voie en gare de Cergy le Haut → Une augmentation dramatique des bruits de circulation
 - Le projet de garages à Courdimanche → avec des nuisances sonores actuelles non maîtrisées
 - Des conditions d'exploitation qui changent
 - Des travaux en face de la résidence

Des inquiétudes justifiées

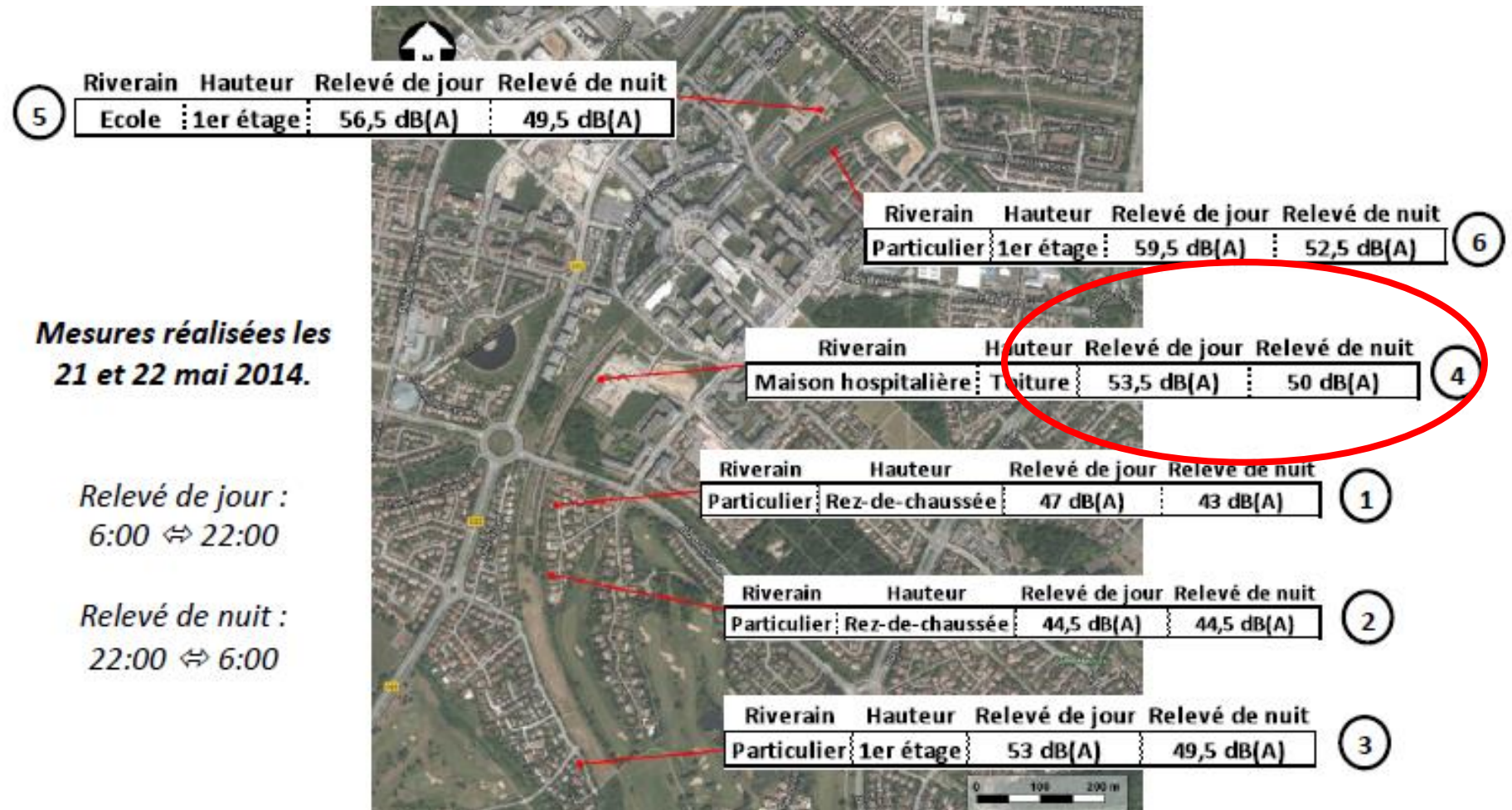
- **Une autorisation d'exemption d'étude d'impact** du Ministère de l'environnement basé sur les déclarations suivantes dans le formulaire d'examen « au cas par cas » :
 - « Le projet de 4^{ème} voie se limite à la zone couverte de la gare »
 - « Le voisinage n'est pas concerné par les nuisances sonores » et « Pour la phase exploitation, une étude acoustique est en cours »
- Des conditions d'exploitation obtenues le 28/2, puis modifiées 3 fois, jusqu'à la version du 6/4 basées sur des hypothèses minimalistes
- Des modifications de l'infrastructure face aux Toscanes.
 - Prolongement de la 4^{ème} voie et création de nouveaux aiguillages
- Des mesures de bruits de circulation demandées mais non effectuées (roulage, ventilation, freinage et aiguillages)
- Des simulations de bruit de chauffe faites sur la base d'hypothèses erronées
- Des questions sans réponses ou des réponses non satisfaisantes
- Des travaux à proximité des immeubles : extrait du 26/11 concernant les flux des camions : *«une entrée au niveau de l'hôpital et une autre au niveau du rond-point du Miroir (il y a le petit bosquet à détruire puis à remettre en état).»* → *le petit bosquet est en fait une zone boisée*

Des inquiétudes justifiées : exemple

Ebauche de solutions faites sur des hypothèses erronées de bruit ambiant jusqu'à début décembre...

Présentation RFF du 3/7 : mesures de la situation existante

Mesures relevées aux Toscanes du 5 au 8/12/2014 : 49,3 dB le jour et 44,6 dB la nuit



Des questions sans réponses...

Présentation des Toscanes lors de l'atelier du 12/11/2014

- **Combien de décibels** émis par chaque type de trains selon les **différents niveaux de ventilation**?
- Combien de décibels émis **lors du freinage** des trains?
- **Combien de rotations** avec la 4^{ème} voie et la nouvelle manière de retournement des trains?
- A-t-on bien envisagé **toutes les solutions pour protéger la zone de calme**?
 - Quelle atténuation procurent les murs (nous semblent nettement insuffisants)
 - Quelle atténuation procure une coque de type? Longueur? Avec ou sans ventilation?

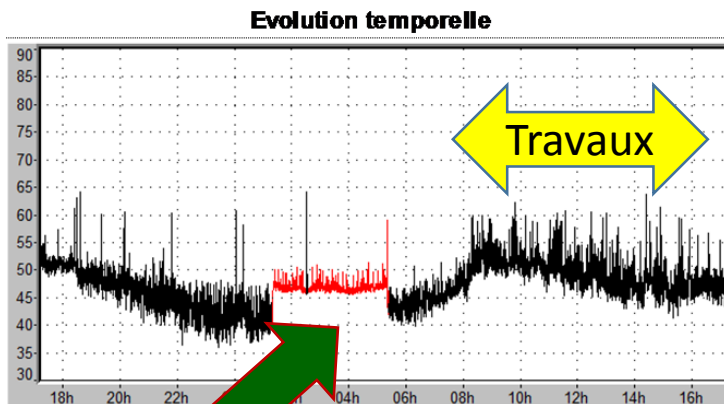
Présentation des Toscanes lors de l'atelier du 26/11/2014

- **Quelles nuisances liées au retournement des trains avec la 4^{ème} voie?**
 - Aujourd'hui, il y a moins de mouvements de trains par jour. Mais demain???
 - Les 2h de pointe du matin sont estimées à 24 mouvements, + 24 mouvements le soir, soit au minimum 48 trains par jour (sans compter les trains de la ligne L)
 - Les décibels produits par le freinage des trains sont pires que les ventilations
 - La Direction de l'Exploitation peut à tout moment décider que le retournement des trains s'effectue aussi pendant les heures creuses sans demander d'autorisation...

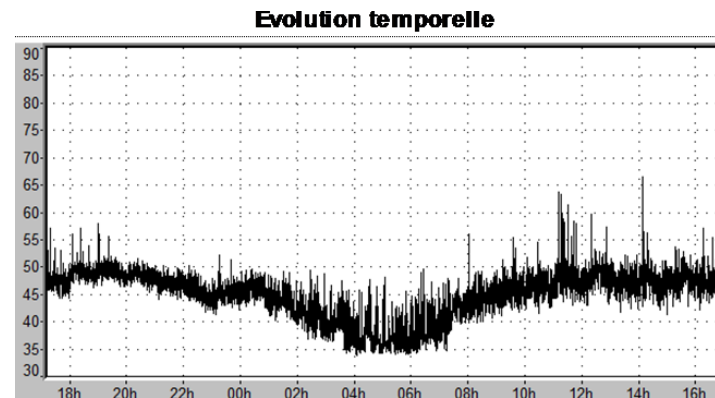
**RIEN
OBTENU!**

2. Les impacts du projet des voies de garage sur les Toscanes

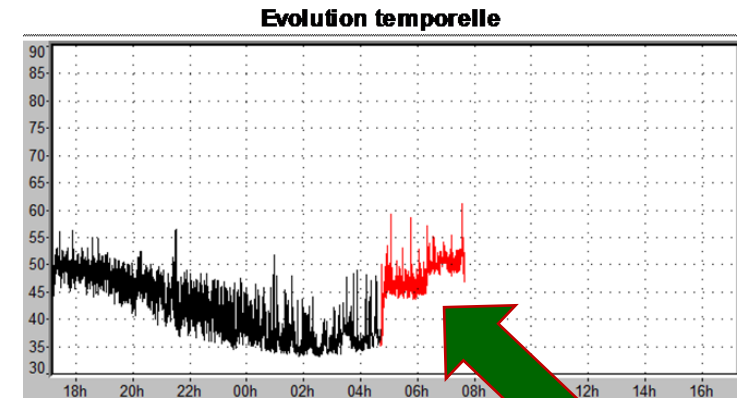
Emergences sonores constatées lors des mesures faites du 5 au 8/12/14 aux Toscanes par ACOUSTB, le cabinet d'expertise acoustique de RFF



**1 train ventilant
vers le pont routier
de 1H20 à 5H20**



**Aucun train en
ventilation**



**1 train ventilant
devant les Toscanes
de 4H45 – 7H45**

Les impacts du projet des voies de garage sur les Toscanes

Le rapport du cabinet Accord Acoustique, mandaté par la Mairie, atteste **qu'il existe des émergences sonores**

Niveau sonore	Période	Niveau sonore par bande d'octave						Niveau global en dB(A)
		125	250	500	1000	2000	4000	
Résiduel	Du 6/12 à 22h au 7/12 à 7h	45.5	43.0	39.5	40.5	34.0	23.5	43.5
Ambiant 1	De 1h24 à 5h20 le 6/12	47.5	42.0	46.0	43.5	37.0	29.5	47.5
Ambiant 2	De 4h51 à 6h19 le 8/12	46.5	44.5	42.5	43.5	38.0	32.0	47.0
Ambiant 3	De 6h23 à 7h le 8/12	50.5	47.5	47.5	47.5	43.0	36.0	51.0
Emergence 1	-	2.0	-1.0	6.5	3.0	3.0	6.0	4.0
Emergence 2	-	1.0	1.5	3.0	3.0	4.0	8.5	3.5
Emergence 3	-	5.0	4.5	8.0	7.0	9.0	12.5	7.5
Emergence maximum autorisée	Nuit (22h-7h)	7	7	5	5	5	5	3*
Conformité 1	Nuit (22h-7h)	C	C	NC	C	C	NC	NC
Conformité 2	Nuit (22h-7h)	C	C	C	C	C	NC	NC
Conformité 3	Nuit (22h-7h)	C	C	NC	NC	NC	NC	NC

* La durée cumulée d'apparition du bruit particulier étant variable, aucun terme correctif n'a été appliqué sur l'émergence globale autorisée.

Commentaires :

- Les émergences calculées sur le niveau global sont non conformes
- Les émergences calculées pour les trois cas étudiés présentent des non-conformités sur les résultats par bande d'octave.

Les craintes des Toscanes concernant le projet des voies de garage

Certes, les trains sont reculés de 40m, mais :

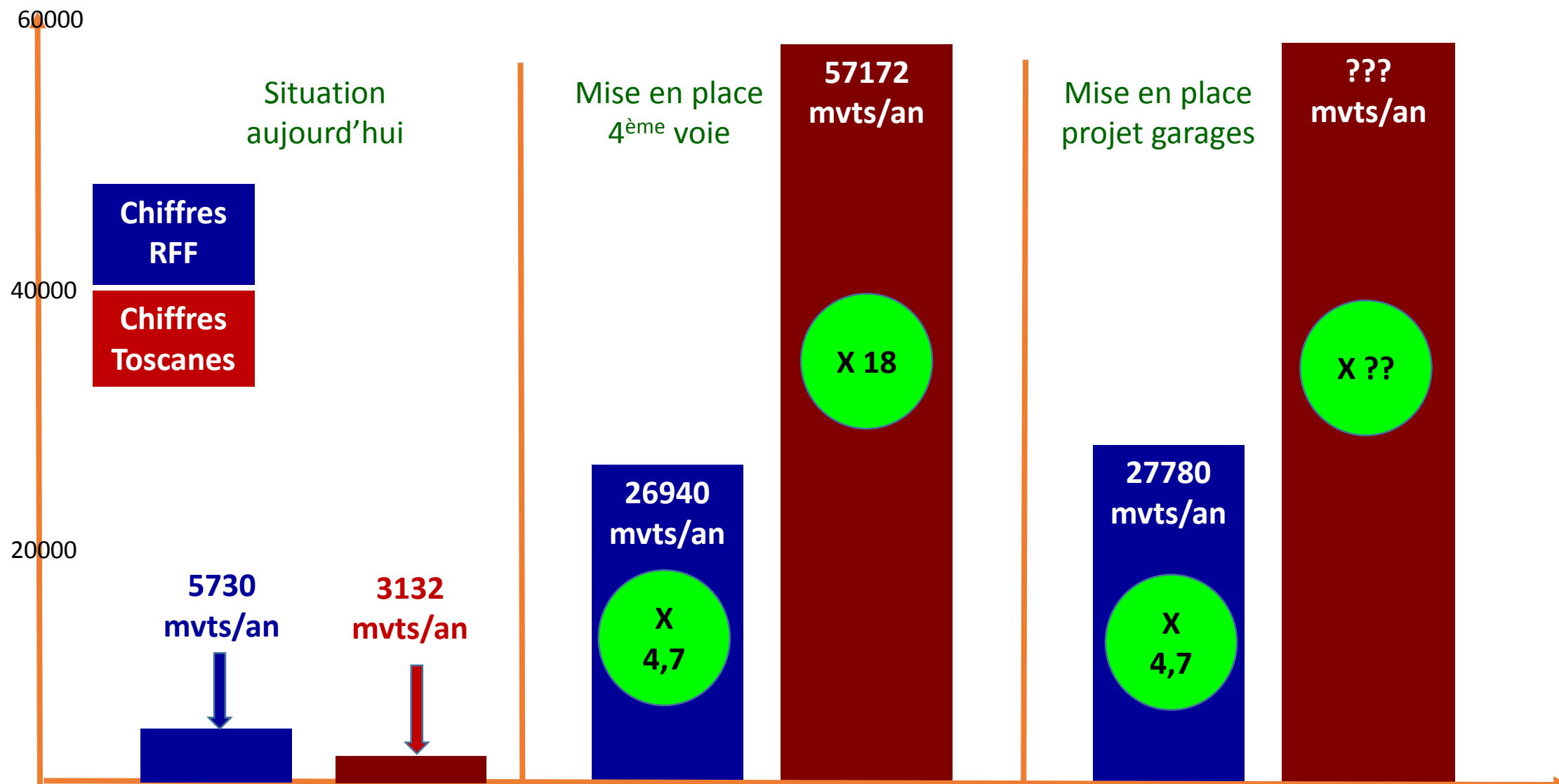
- **6 trains** garés au lieu de 3 trains (1 devant la résidence et 2 au niveau du pont)
- **6 voies** et la pose de **nouveaux aiguillages** devant les Toscanes au lieu de 3 voies actuellement
- **26940** mouvements de trains dès la 4^{ème} voie et à terme **27780** avec les garages selon les estimations de RFF
- **Aucune prise en compte d'une évolution du matériel roulant** (déjà vécue avec l'arrivée des rames MI09).
- **Pas de contre-expertise des simulations de RFF** (incohérences entre la note RFF du 6/4 et les simulations remises le 2/3)
- **Un bruit de ventilation 24H/24**
 - il ne s'agirait pas de remplacer une émergence de 10 dB la nuit pas une augmentation de 3 dB tout le temps...

L'objectif des Toscanes est
de ne pas entendre du tout les ventilations !

Les demandes des Toscanes par rapport au projet de voies de garages

- Arrêt de la ventilation dès maintenant **pour tous les trains en stationnement**
- **Contre-expertise du cabinet Accord Acoustique** (mandaté par la mairie) pour vérifier les dernières simulations de RFF
- Travaux : L'assurance que l'accès au chantier ne passera pas par le rond point des Miroirs ni par **la zone verte boisée limitrophe à la résidence**
- Participation au **comité de suivi des travaux**
- **Un budget optionnel de 628K€ pour couvrir les 50m entre les toscanes et le pont routier, dans le cas où la contre-expertise acoustique ferait ressortir des émergences par rapport au bruit ambiant actuel.**
(628K€ = estimation de la couverture des 50m. manquants)

3. Les impacts considérables de la 4^{ème} voie sur les Toscanes



L'explosion du trafic dès l'arrivée de la 4^{ème} voie

	Selon RFF par jour	Selon RFF par an	Prévision « réaliste » par jour	Prévision « réaliste » par an	Prévisions 15 ou 18 trains/h
Situation actuelle	18/j la semaine et 10/j le WE	5730	12/j la semaine Et 0 le WE	3132	-
Situation 4 ^{ème} voie	102/j la semaine et 4/j le WE	26940	180/j la semaine et 98 le WE	57172	?????

- Le trafic ferroviaire ne peut qu'augmenter (Cf projet à 15 ou 18 trains/h)
- Les prévisions de RFF, obtenues tardivement (le 28/2) ont varié 3 fois jusqu'à aujourd'hui, et elles se basent sur des **hypothèses minimalistes d'exploitation** (ex : pas de retournement en heures creuses)
- Retourner tous les trains à quai en heures creuses ne va pas dans le sens de la simplification de l'exploitation (une seule procédure de retournement quelle que soit l'heure)
- **Comment faire respecter cette procédure de retournement à quai pendant les heures creuses** alors que la SNCF ne respecte déjà pas ses engagements sur l'arrêt de la ventilation des trains stationnés?

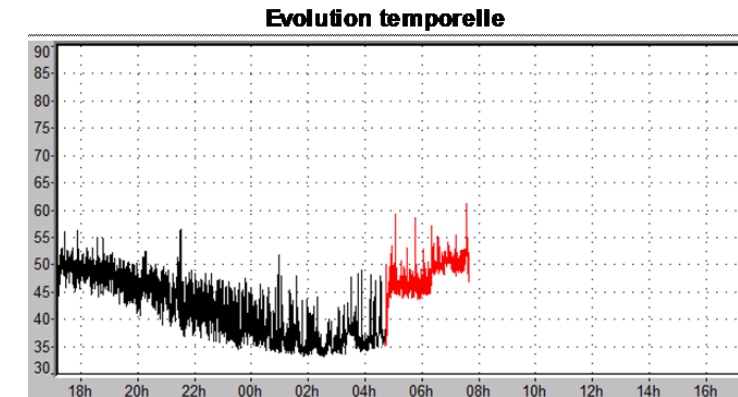
Et surtout : la vocation de la 4^{ème} voie est de résorber les retards.

SNCF ne se privera pas de retourner les trains en arrière-gare pour résorber les retards.

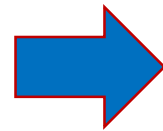
D'autant qu'il y a aussi des retards en heures creuses...

La nuisance sonore liée à la circulation

Chaque mouvement de train des relevés du 8/12 aux Toscanes a engendré une émergence d'environ 20dB. RFF estime que chaque mouvement de train génère **58 à 60 dB** pour les Toscanes pendant **54 secondes**

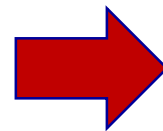


Chiffres RFF



Aujourd'hui : 18 mvts X 54s. = 16mn/jour
Demain : 102 mvts avec la 4^{ème} voie X 54s. = **91mn/jour**

Chiffres des Toscanes



Aujourd'hui : 12 mvts X 54s. = 10mn/jour
Demain : 180 mvts avec la 4^{ème} voie X 54s. = **162mn/jour**

Les Toscanes demandent la **communication de l'étude acoustique en cours** dans le cadre du projet de 4^{ème} voie, et souhaitent obtenir une **contre-expertise par un cabinet indépendant.**

Les demandes des Toscanes par rapport à la 4^{ème} voie

- Une **étude d'impact préalable**
- Des prévisions **fiables et pérennes** des flux de trains et des **engagements contractuels**
 - 27 000/an selon RFF -> 57 000/an selon nous!
 - Pérennes : en prévoyant la probable hausse du trafic (15 trains/heure et 18 trains/heure)
 - Contractuels : l'exploitant effectuera les retournements des trains en arrière-gare dès qu'il y aura un retard, un incident, une panne de signalisation, une alerte colis suspect, un voyageur malade, un signal d'alarme, une coupure d'alimentation, etc...
 - L'exploitant n'a toujours pas réussi à faire respecter la procédure de coupure de la ventilation des trains malgré 4 ans de démarches incessantes...
- Des **relevés réels de bruit de circulation/freinage ainsi qu'une simulation acoustique avec contre-expertise** sur les simulations de bruit
- **La prise en compte des préjudices** : bruit; vue; non-jouissance des jardins, balcons et terrasses
- Des mesures de **protection adaptées à chaque situation**, couverture totale, murs antibruit, vérandas, fenêtres, absorbeurs sur rail, combinaisons de plusieurs solutions complémentaires...)

Pour conclure

- La séparation des 2 projets est préjudiciable aux Toscanes
- **Comment la solution de couverture pour les Toscanes peut-elle être « économiquement viable », si elle ne repose que sur le plus petit des 2 projets?**
 - Couverture pour 18 pavillons du golf pour un montant de 2,198M€ sur un projet garage de 77M€
 - Couverture sur 300m pour 160 logements des Toscanes pour 10M€ sur un projet 4^{ème} voie de 20M€
- Seule la **mutualisation des 2 projets** peut apporter une protection satisfaisante pour les riverains :
 - Le phasage en 2 projets successifs allonge la période des travaux
 - Avec le risque que le projet de garage ne se réalise pas :
 - Dans ce cas, les Toscanes conserveraient les nuisances de ventilation, et subiraient en plus les nuisances de circulation
- Selon le principe E.R.C. de prévention des nuisances à la source (Eviter les impacts, Réduire les impacts, Compenser les impacts), et au regard des impacts présentés sur l'ensemble des 2 projets, la couverture sur 300m devient incontestable.

Cette couverture est la solution pour :

- créer un terminus avec garage en bout de ligne dans **une zone déjà urbanisée**
- anticiper l'inéluctable hausse du trafic sur la ligne.