

Contribution de Jean Valli à l'enquête publique ligne 18 juin-juillet 2021

25 juillet 2021

Madame la Présidente,

les réflexions qui suivent se limitent aux nuisances sonores générées par la mise au sol de la ligne 18 entre le poste source RTE de Villiers-le-Bâcle et le sud du Golf National à Magny-les-Hameaux, tronçon initialement prévu en viaduc.

Elles se veulent complémentaires des autres problématiques déjà largement développés dans cette enquête et notamment celles exposées par l'ADVMC.

Alors que les nuisances sonores se révéleront comme étant les nuisances les plus immédiatement perceptibles par les habitants du plateau de Saclay, la SGP se contente dans cette nouvelle enquête publique, d'établir des cartes de bruit « métro seul », à partir des études effectuées pour la L18 en viaduc (en 2015), en simulant, suite à la modification introduite par la mise au sol, sur les 5 km concernés, de nouvelles valeurs sono-métriques. Elles sont au nombre de 14 échelonnées sur les 5 zones (Magny-les Hameaux / Mérantais, Châteaufort / Safran, Châteaufort / Village, Villiers-le-Bâcle / Zone d'Activité, Villiers-le-Bâcle / Village) qui découpent le tronçon.

Lors de l'étude acoustique de 2015 ce même tronçon comptait déjà 10 valeurs simulées (R28 à R37) « métro seul » à 1m50 de hauteur (donc un équivalent sol). En comparant les valeurs indiquées dans l'étude d'impact G2 (p. 447-448) de 2015 et les valeurs actualisées de l'étude d'impact G3 (p.444), on ne peut manquer d'être étonné. En effet, pour des positionnements similaires par rapport au métro, les valeurs indiquées des récepteurs diffèrent très significativement entre 2015 et 2021.

Deux exemples pour illustrer ce fait :

A Villiers-le-Bâcle au point R29 / 2015 (160m du métro) le « bruit simulé du métro seul » est de 54,7dB(A), alors qu'au même endroit au point N°10 / 2021 (150m du métro) il n'est plus que de 46,7 dB(A) ? Une différence de 8 dB(A) !! C'est une différence très importante !

A contrario, au lieu dit la Mérantais, le point R37 / 2015 à 165m du métro est doté d'un « bruit simulé du métro seul » de 42,2dB(A), alors que le point N°1 / 2021 dans la même zone à 210m du métro affiche une valeur de 42,3dB(A) ? Un éloignement de 45m de plus entraîne une augmentation du bruit de 0,1dB(A) ?

Ces incohérences entament la crédibilité de ces simulations et notamment celle affirmée par SGP d'un gain moyen de 3-4 dB(A) du fait de la mise au sol du métro.

En tout état de cause, la partie consacrée au bruit se limite à modéliser et comparer le « bruit du métro seul » en configuration viaduc versus sol. Nous rappelons donc ce qui a déjà été dit lors des enquêtes précédentes concernant le volet acoustique :

- Les indicateurs utilisés réglementairement, comme ceux auxquels la SGP recourt (Lden / LAeq), ne traduisent pas le réel, car incapables, s'agissant de moyennes, de rendre compte de la perception du bruit et de son ressenti. Ces moyennes énergétiques journalières lissent tout pic et toute émergence. Il est donc erroné d'affirmer que le bruit routier allait couvrir le bruit imputable au métro, car celui-ci correspondra à l'émergence, toutes les 3-4 minutes d'un bruit d'une tonalité plus aiguë sur un bruit de fond routier plus continu et plus grave.

Ces pics de bruit seront perçus avec d'autant plus de prégnance le soir et la nuit, lorsque le bruit routier se fera plus ténu.

- La seule préoccupation de la SGP est de ne pas dépasser la « généreuse » « contribution maximale admissible » autorisée par la réglementation pour une voie nouvelle telle que définie par l'arrêté du 8 novembre 1999 [(65-68dB(A), nous en sommes loin]. Transformer une zone dite calme en zone à ambiance sonore modérée (sic !!) n'est pas plus une préoccupation pour la SGP que de tenter se rapprocher des valeurs recommandées par l'OMS [45dB(A)] dans une optique de prophylaxie sanitaire.
- La SGP, afin de minimiser l'imputabilité du métro, dans les modèles proposés simulant le bruit final global attendu (métro + route) en 2030, pronostique, sur la base de données fournies par la DRIEE (modèle Modus) , un accroissement très important du trafic routier. En effet, le seul trafic routier serait à cette date responsable d'une augmentation de 6dB(A) du bruit global. De facto, la part du bruit « moyen » du métro se trouve réduit d'autant.
- Développer un transport en commun, au coût pharaonique, et qui a pour conséquence une forte augmentation du trafic routier (par le simple fait de son existence, avec entre autres, un doublement de la RD36 et l'abandon du TCSP), est, à l'heure de la « loi climat et résilience », une inconséquence totale. En principe développer les transports en commun c'est pour diminuer l'empreinte carbone.
- Deux réflexions pour finir, toujours en rapport avec le bruit :
 - il est assez cocasse de constater, dans le dossier consacré à l'impact sur l'environnement, les nombreuses pages dédiées à la sauvegarde de la faune et de la flore, et le peu de cas fait de l'effet pathogène du bruit sur l'espèce humaine. Le dossier acoustique globalement indigent, ignore l'effet sanitaire et le coût social du bruit.
 - demander aux riverains de se prononcer sur un gain hypothétique de bruit de 3 à 4 dB(A), sur la base de simulations hasardeuses avec l'assurance que des contrôles allaient être effectués une fois l'infrastructure installée !!, paraît pour le moins incongru.

En conclusion : J'émet un avis défavorable pour cette enquête publique de DUP modificative relative à la L18, et plus généralement un avis contre ce métro.

Jean Valli,
ADVMC Châteaufort