

Support pour un échange sur les nuisances liées au TRAM13 entre les riverains et les maires de Bailly et Noisy le Roi

4 Novembre 2022



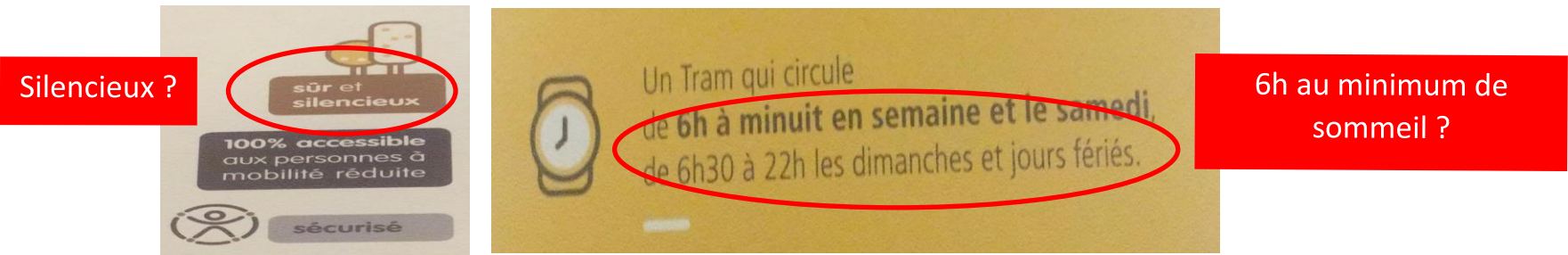
RIVERAIL représente les riverains du T13

Soutenir le bon usage de la ligne et Garantir une meilleure intégration dans l'environnement et le quotidien

Sommaire

1- Introduction

2- En termes de nuisances sonores, une réalité bien loin des promesses et engagements (analyse du rapport ACOUSTB)

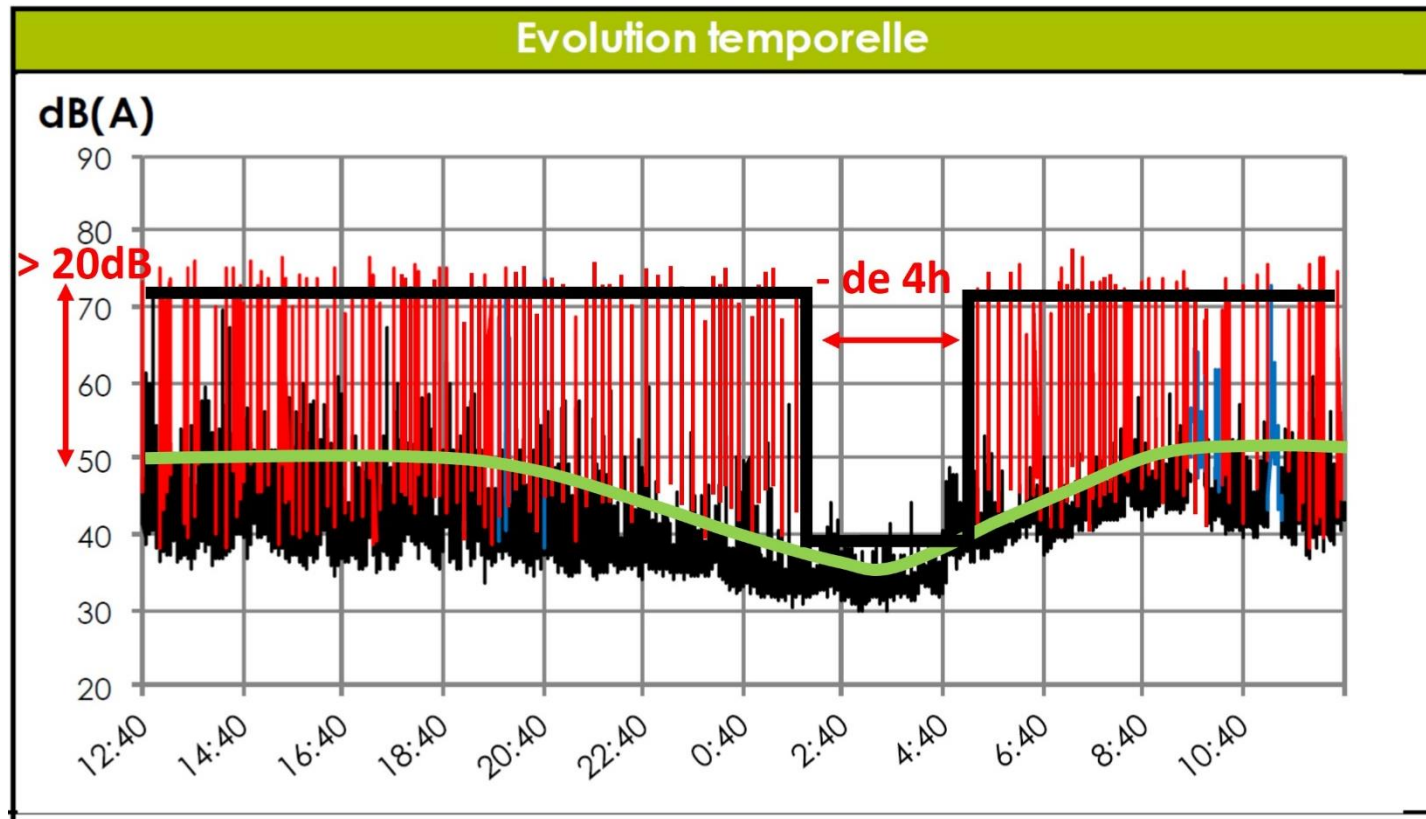


3 -Trois revendications légitimes avec une mise en œuvre attendue sur 2022

4- Echanges pour voir comment répondre positivement aux attentes des riverains pour limiter les nuisances sonores et points divers

Introduction (1)

1 : Contrairement à ce que la DGA d'IDFM avait prophétisé, nous ne nous habituons pas aux nuisances du T13!



Introduction (2)

2 : Nous ne disposons que d'un peu plus de 4 heures de sommeil sans nuisances

- Service commercial 7 / 7 de 6h à 0h30 y compris les dimanches et jours fériés
- Service « technique » 7/7 entre 0h40 et 1h20 puis entre 5h20 et 6h

3 : Cela dure depuis le mois de Mai et nous voulons des solutions rapides pour réduire les nuisances

4 : C'est pourquoi l'association Riverail a été réactivée et compte déjà plus d'une soixantaine d'adhérents et une centaine de sympathisants après seulement 2 semaines d'existence.

Nous ne sommes pas pour la suppression du T13 bien au contraire, nous voulons qu'IDFM et SNCF respectent leurs écrits à l'occasion de l'enquête publique. C'est ce qu'ils ont annoncé aux élus locaux pour faire voter en faveur du T13.

2012: IDFM et SNCF promettaient que le T13 n'aura aucun impact sonore pour les riverains

Etude d'impact sonore (Dossier d'enquête publique Pièce-J3 page 59)

9. Conclusion

Sur l'ensemble de la GCO, la mise en service du matériel CITADIS Dualis ne génère aucune augmentation significative du niveau sonore. En effet, ce matériel est plus silencieux que les Z6400 actuellement en service.

Selon les vitesses, les variations de niveaux sonores à l'émission sont les suivantes :

Situation actuelle	Situation future	Delta
Z6400 à 90 km/h	Dualis à 100 km/h	- 1.9 dB(A)
Z6400 à 90 km/h	Dualis à 70 km/h	- 5.0 dB(A)
Z6400 à 70 km/h	Dualis à 100 km/h	+ 0.3 dB(A)
Z6400 à 70 km/h	Dualis à 70 km/h	- 2.8 dB(A)

On constate une baisse systématique du niveau sonore, sauf pour le cas d'une circulation future à 100 km/h dans un secteur où les trains circulent actuellement à 70 km/h. Cette augmentation, de 0.3 dB(A), ne serait pas perceptible. Inférieure à 2 dB(A), elle n'est donc pas significative.

Analyse du rapport ACOUSTB

Analyse de l'étude AcoustB, c'est-à-dire des relevés de bruit résiduels jour et nuit, puis du relevé de pics et des moyennes de Pics et enfin de l'impact de la réduction à 30km/h.

Le vécu réel, c'est plus de 140 pics sonores et avec la phase 2, ce sera deux fois pire !

- Un point avec des pics supérieurs à 80 dba
- Cinq avec des pics supérieurs à 78 dba
- Onze avec des pics supérieurs à 75 dba
- TOUS sont supérieures à 70 dba

70dBA jusqu'à 90m de la ligne

Même avec les PICS moyennés, 8 sont égaux ou supérieurs à 70 dba

Analyse du rapport ACOUSTB

Point	Adresse	Laeq résiduel jour (1)	Laeq résiduel nuit (1)	Pic Max (2)	Pic moy (2)	Delta Pic Max-rés Jour	Delta Pic Max- rés nuit	Delta Pic Moy-rés Jour	Delta Pic Moy-rés nuit	Vitesse (1) et (2)	Gain Réduc 30KM/h (3)	Delta Pic Max- rés jour - réduct 30	Delta Pic Max- rés nuit - réduct 30	Delta Pic Moy-rés Jour- réduc 30	Delta Pic Moy-rés Nuit- réduc 30
R400	38 rue gabriel Fauré	47,5	43,1	79,3	67,3	31,8	36,2	19,8	24,2	100	12	19,8	24,2	7,8	12,2
R418	2 rue gabriel Fauré	46,9	43,1	73,8	65,5	26,9	30,7	18,6	22,4	100	12	14,9	18,7	6,6	10,4
R439	9 route de la grande ceinture	53,7	46,5	76,3	70,7	22,6	29,8	17	24,2	100	12	10,6	17,8	5	12,2
R445	1 rue A. Lebourblanc	58,4	49,3	76,3	70,4	17,9	27	12	21,1	100	12	5,9	15	0	9,1
R460	4 les vergers	49,8	44,5	75	71	25,2	30,5	21,2	26,5	100	12	13,2	18,5	9,2	14,5
R1B	26 allée du hameau fleuri	47,7	40,6	71,3	69	23,6	30,7	21,3	28,4	95	13,1	10,5	17,6	8,2	15,3
R489	10 chemin de l'érable	45,4	41,1	77	69,9	31,6	35,9	24,5	28,8	35	0	31,6	35,9	24,5	28,8
R495	B7, 11 chemin des princes	48,6	41,5	81,2	77,6	32,6	39,7	29	36,1	80	12	20,6	27,7	17	24,1
New Bat 2	13 chemin du cornouiller	50,4	46,8	77,1	71,6	26,7	30,3	21,2	24,8	75	11,6	15,1	18,7	9,6	13,2
R496	7 Gaillarderie	46,5	39,2	78,7	75,1	32,2	39,5	28,6	35,9	75	11,6	20,6	27,9	17	24,3
R497	9 Gaillarderie	47,6	40,8	78,6	75,7	31	37,8	28,1	34,9	75	11,6	19,4	26,2	16,5	23,3
R500	9 rue des saules	46,5	40,8	73,4	69,2	26,9	32,6	22,7	28,4	50	5	21,9	27,6	17,7	23,4
R504	30 rue du plan de l'âtre	44,4	38,1	73,4	66,9	29	35,3	22,5	28,8	35	0	29	35,3	22,5	28,8
R509	8 impasse de la halte	47,6	40,8	70,8	65,8	23,2	30	18,2	25	25	0	23,2	30	18,2	25
R512	52 impasse de la halte	48,4	44,4	75,7	68,6	27,3	31,3	20,2	24,2	30	0	27,3	31,3	20,2	24,2
R513	49 impasse des marronniers	47,2	40,3	78	69,6	30,8	37,7	22,4	29,3	30	0	30,8	37,7	22,4	29,3

- (1) extraits des pages 57 à 72
- (2) extraits des pages 21 et 22
- (3) extraits des pages 31/33

Constats suite à l'analyse du rapport ACOUSTB

- Même là où le train est annoncé à moins de 50km/h (entrée et sortie de gare) la nuisance est réelle et forte, à cela deux raisons possibles :
 - un matériel bruyant
 - une accélération ou décélération très forte
- En appliquant la réduction de bruits calculés par l'étude, en baissant à 30km/h sur tous les points, on diminue la nuisance mais ce n'est pas suffisant en certains points, il faudra d'autres dispositions complémentaires (murs anti-bruit...)
- La nuisance du 30kmh la nuit reste forte car le bruit ambiant est faible

Les demandes des riverains

- Passage à 30kmh sur toute la zone Bailly-Noisy immédiatement
- Suppression des trains de minuit à 6h du matin immédiatement
- Nouvelle étude de nuisances dans les semaines qui suivent la mise en place des deux mesures ci-dessus
- Mise en place de solutions complémentaires pour revenir à un tram
« *qui ne génère aucune augmentation significative du niveau sonore* »

Demande annexe : la suppression totale de l'usage du klaxon du train sur les 3,2 km de Bailly-Noisy, remplacé par l'avertisseur TRAM en usage dans St Germain en Laye !

Des solutions de bon sens

A fréquence constante, une réduction significative et immédiate des nuisances sonores est faisable par une réduction de la vitesse

- ACOUSTB confirme que la limitation de vitesse à 30 Km/h maximum permet de réduire les pics de bruit de 13,1dBA

La réduction de la vitesse ne changera pas l'attractivité de la ligne

- L'impact sur le trajet de référence actuel est calculé à 2 minutes 30
- Seuls les usagers passant par les haltes de Bailly et Noisy seront touchés par ce décalage
- La majorité des usagers utilisent le T13 entre Fourqueux et St Germain (annexe de la DUP)
- Après vérification, il n'y a pas de problème d'interconnexion
- L'attractivité repose plus sur la fréquence des passages et non sur quelques minutes

La réduction de la vitesse ne changera pas les équilibres financiers

- Pas d'augmentation du nombre de rames ni du nombre de chauffeurs
- Investissements réduits à des changements de grille d'horaire et d'organisation des transits techniques

POURQUOI PAS ?

Dans quel calendrier ?

Autres Points

1. Quelle démarche vis-à-vis d'IDFM et de la SNCF ? Nous devions avoir une réunion, elle a été ajournée à la demande des maires.
2. Comment travailler avec les mairies ? Comment se positionnent-les maires ? Comme vu ci-dessus leur proposition (sans consultation) de trois zones n'est pas assez efficace sur la Zone 1 et la Zone 3 ? Quelle démarche ensuite ? Quel engagement d'IDFM et SNCF à aller au-delà ?
3. Quid des actions contre les riverains (Antoinette, Dos Santos ?)
4. Quid des atteintes à la liberté d'expression et à la violation de la propriété privée ?