

2023

Présents :

- M. ALEXIS – Maire de Bailly
- M. DUVERNOY – Mairie de NOISY le ROI
- Mme FORTUNE – AC2BN
- M. GAULTIER – RIVERAIL
- Mme NAHED – RIVERAIL
- M. PETITMENGIN – Mairie de BAILLY
- Mme PIRON - Députée
- Mme POITEVIN – RIVERAIL
- M. SCOTT – RIVERAIL
- Mme SIADOUS – Assistante de Mme PIRON – Députée

NB : les actions à engager sont tracées en bleu et les décisions en rouge.

Préambule :

Le tour de table de la 3^{ème} session du groupe de travail est enrichi par rapport aux 2 réunions précédentes :

1. Mme PIRON députée de la circonscription a confirmé sa présence le matin du 2 juin. Dans ce contexte, M. Alexis a participé à la session qui s'est déroulée en mairie de Bailly.
2. RIVERAIL a invité toutes les associations de nos communes mobilisées par agir contre le bruit et pour sauvegarder la qualité de vie. A ce stade, seule l'association AC2BN a répondu favorablement à cette invitation avec la présence de Mme FORTUNE, présidente AC2BN.

La réunion débute à 17h et se termine vers 19h30.

Le tour de table modifie légèrement l'ordre du jour prévu. Les nombreux échanges ne laissent pas le temps nécessaire pour présenter l'analyse des données AZIMUT, analyse poussée réalisée par Peter SCOTT de RIVERAIL.

Pour présenter l'analyse par RIVERAIL des données AZIMUT, une réunion purement technique aura lieu le 5 juillet à 17h en Mairie de Bailly.

La prochaine session du groupe de travail est fixée au 22 Septembre à 17h en Mairie de Bailly.

Introduction :

RIVERAIL va envoyer incessamment un courrier à Mme Péresse (Présidente de la Région et de IDFM) et à VGP afin d'obtenir des rendez-vous de travail à l'aube du 1^{er} anniversaire de la mise en service du T13.

M. Alexis souhaite que les rassemblements du samedi cessent afin que l'on puisse envisager une rencontre avec Valérie Péresse. RIVERAIL objecte que si les manifestations persistent, cela signifie que les nuisances et le défaut de sécurité persistent et que ni IDFM ni la SNCF ne souhaitent dialoguer malgré ses demandes. Les manifestations se poursuivront donc tant qu'aucune instance de concertation entre IDFM, SNCF et les représentants des riverains ne sera pas mise en place.

M. Alexis évoque la Commission Nationale du Bruit qui travaille sur l'évolution de la législation et de la réglementation et à laquelle Mme de CIDRAC participe. Cette commission travaille sur l'évolution de la réglementation du bruit avec la prise en compte des pics de bruit. Pour mémoire, Mme de CIDRAC est sénatrice des Yvelines et Vice-Présidente de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Mme Fortune rappelle que l'AC2BN a obtenu de la région qu'une réunion ait lieu en septembre 2023 dans le but de faire évoluer le PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement). Ce document qui doit émaner des

communes, des agglomérations, des départements et des régions doit prendre en compte les nuisances spécifiques au transport ferroviaire dont les pics.

M. Alexis précise que la commission nationale peut aussi pousser dans ce sens.

Bien qu'il n'y ait pas d'échanges avec IDFM, la SNCF ou l'opérateur, RIVERAIL acte une amélioration sur certains points : l'arrêt des annonces en gare, le remplacement de la sonnette par un modèle moins bruyant et le meulage des rails. RIVERAIL constate à l'analyse des sondes une légère baisse du niveau sonore (3db environ) après le meulage. Toutefois, ce meulage n'a pas été fait au-delà des aiguillages à l'ouest de la gare de Noisy-le-Roi. Concernant la formation des conducteurs à l'amélioration de la conduite en sortie de gare de Bailly, RIVERAIL estime que cela reste hétérogène et difficile à évaluer.

M. Alexis souligne le fait que tous les conducteurs ont eu une formation de plusieurs semaines en cabine afin d'atténuer le bruit lors des accélérations et décélérations en station. Il affirme que beaucoup d'habitants d'Harmonie Ouest ont constaté une nette amélioration et ne se plaignent plus du T13. RIVERAIL précise qu'aucun de ses membres n'a fait ce retour.

Malgré ces améliorations, RIVERAIL constate qu'il reste 4 sources de réelles nuisances sonores.

1. Les aiguillages

Les aiguillages entre la gare de Noisy-le-Roi et le tunnel de la forêt de Marly ont été remplacés. Le T13 passe à une vitesse proche de 100km/h à la hauteur des aiguillages. Le bruit induit est insupportable alors qu'il était inexistant avec l'ancienne GCO qui passait bien moins vite. La SNCF indique par la voix de la mairie que ces aiguillages ont été maintenus dans le cas très hypothétique de la nécessité de faire changer de voie des rames. Mais alors pourquoi ne pas les avoir positionnés au niveau de la forêt loin des habitations au moment des travaux ? [Cette question doit être remontée une nouvelle fois à la SNCF et IDF-M car leur réponse n'est pas satisfaisante.](#)

2. Les dispositifs de sécurité

Des dispositifs de sécurité pour savoir si une rame est présente sur un tronçon sont obligatoires. Le dispositif choisi par la SNCF pour le T13 oblige à une rupture entre deux rails ce qui crée un bruit fort à chaque passage d'essieu. RIVERAIL acte de la nécessité de ce dispositif de sécurité cependant RIVERAIL souligne qu'il eût été possible soit de mettre ce dispositif cent mètres plus loin ce qui aurait permis de l'éloigner des habitations tout en lui gardant son efficacité, soit de choisir un dispositif sans rupture de rail sachant qu'une telle solution existe. Là encore, il s'agit d'un manque de prise en compte de l'impact sonore qui a été opéré lors de la conception. [RIVERAIL demande que la SNCF intervienne pour résoudre ce problème. Ce point doit être remonté en urgence à la SNCF et IDFM.](#)

3. Les « klaxons »

Les riverains remontent une utilisation parfois intempestive du sifflet Train (certains chauffeurs s'en servent même pour envoyer un message amical à un collègue à quai... à 7h45 !) alors que nous avons constaté qu'il est possible d'utiliser le Gong de la fonction Tram, beaucoup moins bruyant. RIVERAIL a entrepris de noter le nombre d'utilisations quotidiennes du sifflet et les heures. La liste sera communiquée aux mairies. [RIVERAIL demande que la SNCF intervienne pour que le « sifflet mode train » soit définitivement interdit d'usage sur nos communes et que seul le mode « Gong mode tram » soit autorisé. Ce point doit être remonté en urgence à la SNCF et IDFM.](#) A noter, que ces usages de « sifflet » sont entre autres motivés par la faible sécurité du passage à niveau de Bailly et du passage piéton de Noisy-le-Roi. Les chauffeurs usent du sifflet quand les usagers traversent ces passages car peu d'équipement les dissuade du contraire. Où en est le passage du PN3 à 4 barrières qui devait être une chose acquise ? M. Petitmengin indique que l'étude préliminaire a été terminée le 20 février 2023 et que le projet suit son cours.

4. Le crissement métallique de certaines rames

Les riverains subissent depuis une quinzaine de jours un bruit de crissement métallique de certaines rames, crissement qui n'existait pas avant et qui est audible par les voyageurs (donc probablement par les conducteurs).

D'après les relevés effectués par les riverains, ce crissement est audible lors du passage de 60 % des trains. [M. Petitmengin va relancer la SNCF, leur demander d'enregistrer les trains, et voir quelles sont les solutions qu'ils peuvent mettre en place pour atténuer ce bruit de crissement et dans quels délais.](#)

Enfin, RIVERAIL finit son exposé par un premier retour suite à l'analyse des données des sondes AZIMUT. Cette analyse réalisée par RIVERAIL montre que ce ne sont pas 146 trains mais jusqu'à 156 qui passent quotidiennement avec des pics de bruit très significatifs. RIVERAIL réitère sa demande de respecter à minima les engagements initiaux formulés par IDFM de silence total entre minuit et 6 heures. RIVERAIL redemande donc qu'entre minuit et 6 heures du matin aucun train ne passe à plus de 50 km/h dans Bailly et Noisy le Roi et ce quelle que soit la nature du service associé. [M. Petitmengin va de nouveau relancer la SNCF sur ce point.](#)

Discussions

Gouvernance

Mme Piron annonce que le ministre des Transports, M. Clément Beaune a donné son accord pour venir bientôt sur Bailly et Noisy le Roi. Lors de sa visite, le ministre étudiera le problème du bruit aérien à Chavenay, du bruit de l'A13 au domaine du Parc et des nuisances sonores du T13. Mme Piron réaffirme que le préfet rejette en bloc tout rendez-vous avec RIVERAIL. Seule la présence du ministre l'amènerait à nous rencontrer, sans cela, il refuse de recevoir les représentants des riverains. Ce que M. Alexis confirme.

Phase 2

Lors de sa rencontre avec l' élu municipal responsable du T13 à Poissy, il a été dit à Mme Piron qu'il y aurait une évolution de la phase 2 avec une forte probabilité de changement de décision : il n'y aurait pas un doublement de trains (réflexion en cours). RIVERAIL a voulu avoir la confirmation que l'idée du fret avait été abandonnée : ni Mme Piron, ni M. Alexis n'ont d'information sur ce sujet.

M. Petitmengin a écrit pour demander que RIVERAIL et les mairies intègrent le comité de pilotage de la phase 2. Il lui a été dit que la phase 2 est en cours de finalisation et qu'il est prématuré de mettre en place des comités de pilotage. Une demande d'autorisation environnementale de la phase 2 du T13 sera déposée avant l'été pour une enquête environnementale début 2024. C'est à ce moment que la question de la mise en place des comités serait posée. [RIVERAIL va mettre en place un suivi de cette action lors de chaque réunion de travail.](#)

Trains techniques

Concernant les trains techniques, M. Petitmengin a précisé que les 3 qui circulaient la nuit étaient à 50 km/h mais que ceux qui circulaient en journée devaient être à la même vitesse que les trains commerciaux. Durant l'exploitation du T13, il est impossible d'avoir des trains qui circulent à des vitesses différentes sur la voie. La baisse à 50 km/h dans Bailly-Noisy-le-Roi ne concerne que les trains techniques de fin de service et les trains de reprise de service. [RIVERAIL souhaite recevoir un écrit de la SNCF sur ce point.](#)

Usage du sifflet

M. Alexis a affirmé l'engagement de l'exploitant de réduire l'utilisation de sifflet car il est conscient de la gêne occasionnée. RIVERAIL pense avoir isolé les signatures de bruit des sifflets sur les mesures d'AZIMUT et en parlera lors de la réunion technique du 5 juillet. [RIVERAIL transmettra le relevé des usages du sifflet dans les communes, relevé réalisé par les riverains pour que nos maires constatent d'eux-mêmes si cet engagement d'IDFM est respecté ou non.](#)

Sécurisation PN3

M. Alexis confirme que l'étude pour la mise en place des barrières, initialement prévue pour fin 2022, est terminée depuis le 20 février 2023. Le Maire attend maintenant une date pour la mise en place effective. M. Larcher a beaucoup œuvré aussi dans ce sens.

Clôtures

Concernant les clôtures, M. Petitmengin présente un plan d'aménagement communiqué par la SNCF. La SNCF affirme avoir inspecté les lieux et ne rien trouver à changer dans les délimitations du terrain SNCF. La SNCF affirme que les barrières sont régulièrement contrôlées, qu'elles apparaissent suffisantes et ne nécessitent pas de réfection.

RIVERAIL souligne que le plan présenté fait apparaître au niveau des habitations de la rue des Saules des barrières qui sont en réalité inexistantes. RIVERAIL rappelle que les travaux d'entretien de la végétation en bord des voies, effectués par la SNCF il y a quelques mois, ont entraîné la tombée d'un arbre sur la clôture de la Gaillarderie. Outre la dangerosité de l'intervention, rien n'a été entrepris depuis lors par la SNCF pour redresser cette clôture. [M. Petitmengin s'est engagé à se déplacer avec la SNCF pour constater la véracité des propos de RIVERAIL sur Bailly.](#) [M. Duvernoy doit relancer la SNCF pour les clôtures de Noisy-le-Roi, notamment celle endommagée au niveau de la Gaillarderie.](#)

L'inexistence de barrières à certains endroits augmente sérieusement les risques d'accident puisque l'accès aux voies du T13 n'est pas toujours protégé. La question de la responsabilité en cas d'accident est clairement posée. Qui sera responsable entre la SNCF, IDMF, les maires en date de mise en service du T13, les maires en date de l'accident et les propriétaires des terrains longeant les voies sans protection des accès ? [RIVERAIL demande que ce point soit éclairé par un juriste et remonté en urgence à IDFM et la SNCF qui devront communiquer aux membres du groupe de travail les textes de lois associés.](#)

Re-végétalisation

Le plan de re-végétalisation coûtera 80 000 € à chaque commune, chacune recevra une aide de 15 000 €.

M. Petitmengin confirme que la re-végétalisation à Bailly se fera en novembre. M. Duvernoy dit que sur la commune de Noisy-le-Roi, elle a été effectuée au Chemin du Cornouiller, et qu'elle est prévue aux Princes et rue de Verdun.

RIVERAIL demande une réponse concernant les possibilités de co-financement de la re-végétalisation pour les copropriétés, co-financement annoncé lors du précédent groupe de travail par M Duvernoy. M. Duvernoy n'a pas pu apporter de réponse en séance. [M Duvernoy va donner une réponse par mail prochainement.](#)

Loi LOM

RIVERAIL demande si la sonde BruitParif (saccagée à la Gaillarderie peu après son installation) a été installée comme prévu sur un mobilier urbain de Noisy le roi et rappelle que cette installation est nécessaire pour que les communes de Bailly et Noisy-le-Roi intègrent le groupe de la LOM d'analyse des impacts du T13.

M. Duvernoy a répondu que l'accord d'installation avec BruitParif est en attente de signature par la mairie de Noisy-le-Roi depuis le 22 mai. RIVERAIL insiste pour que cette convention qui n'entraîne aucun coût pour la commune, d'une durée de 6 mois soit signée au plus vite. [Compte tenu des enjeux, RIVERAIL va faire une relance adressée à la mairie de Noisy-le-Roi. \(un mail a été envoyé post réunion, le 2 juin 2023\)](#)

M.Duvernoy a dit que l'accès au public aux mesures des sondes AZIMUT est en cours de discussion. Il reste réservé sur l'intérêt d'une ouverture à tous pour des raisons de sécurité. Dans le même temps, il a concédé que les données des bornes ne sont pas analysées en mairie faute de compétences. RIVERAIL souhaite que ce dossier soit traité au plus vite. RIVERAIL et AC2BN demandent l'accès aux données AZIMUT pour tous. Des solutions intermédiaires comme fournir un identifiant à toute personne en faisant la demande avec justificatif d'identité doivent pouvoir être mises en place.

Recherche de solutions de protection du bruit

Concernant les solutions palliatives aux bruits dont l'étude pour mettre en place des murs anti-bruit par exemple, RIVERAIL s'étonne de n'avoir reçu aucune réponse à la-pré-étude de recherche de sociétés. [RIVERAIL suggère que les deux mairies contactent d'autres mairies ayant traité des problèmes de nuisances sonores \(notamment la mairie de Saint Nom la Bretèche avec la D307\) pour obtenir des renseignements sur les entreprises susceptibles de trouver des solutions aux nuisances sonores.](#)

M. Petitmengin a souligné le fait que cela serait onéreux et les mairies n'avaient pas les fonds nécessaires.

L'AC2BN a suggéré de voir avec VGP, le département et la région qui pourraient participer dans un premier temps à une étude de faisabilité, puis éventuellement pour les travaux.

[M. Petitmengin s'est engagé à prendre contact avec d'autres mairies et de communiquer par mail et téléphone avec RIVERAIL sans attendre la prochaine réunion du 22 septembre.](#)

Travail parlementaire

Mme Piron évoque son travail parlementaire et la nécessité pour elle d'avoir des informations sur les pics sonores et les mesures d'évaluation moyennée.

RIVERAIL présente son analyse sur l'évaluation moyennée à l'aide d'un exemple de données BruitParif. Le graphe présenté (planche 18) montre :

- Peu de différences de jour entre les valeurs moyennées sur 18 heures, sur une heure ou sur un quart d'heure. Les moyennes restent toutes dans les « mêmes » niveaux, la densité des trains étant homogène entre 6h et 22h.
- Entre 22h et 6h du matin c'est très différent car la moyenne sur la période (8h), comporte des périodes comparables au jour, mais aussi 4 heures de nuit avec un trafic quasi nul. La dispersion est nettement plus marquée pour ses 8h de nuit à cause de la faible fréquence non homogène des passages des trains.
- L'écart est GRAND entre ces valeurs moyennes de jour et de nuit et les pics de bruit d'une fréquence d'environ 150 fois par jour.

Mme Piron note que la valeur de 8h de nuit dans cet exemple dépasse la limite de 44 dB(A) de nuit recommandée par l'OMS associée à des troubles de sommeil et rappelle qu'à l'issue de la LOM, il faut trouver un compromis pour prendre en compte les pics sonores.

Dans la cadre du travail parlementaire en cours, RIVERAIL propose de prendre en considération les zones urbaines même sur le réseau ferré national. Pour rappel, sur le réseau ferré national (RFN), il n'y a ni de zones urbaines ni de zones rurales.

Fin de la réunion