

**Le Directeur général**

Paris, le

**- 1 DEC. 2022**

INFRA/PS1/22005127

**Monsieur Marc TOURELLE**  
**Maire de Noisy-le-Roi**  
**37 rue André Le Bourblanc**  
**78590 NOISY-LE-ROI**

Monsieur le Maire,

Je fais suite à votre courrier du 8 novembre dernier relatif aux mesures de diminution des nuisances sonores du T13 que je vous ai proposées par courrier du 17 octobre. Depuis, certaines d'entre elles sont effectives, notamment la limitation à 50 km/h des trains techniques à vide sur les territoires de Noisy-le-Roi et de Bailly, tant le matin que le soir.

Suite à votre demande, je me permets d'apporter des éléments complémentaires.

En tout premier lieu, je tiens à rappeler que les mesures acoustiques menées avant l'été et dont les résultats ont été publiés en toute transparence ont confirmé un niveau de bruit moyen inférieur aux seuils de la réglementation française relative aux infrastructures ferroviaires. Les porteurs du projet n'ont ainsi aucun socle juridique pour justifier des dépenses publiques complémentaires de type mur antibruit ou isolation des façades. Ce même principe est appliqué partout en France, dans des zones bien plus denses et plus exposées au bruit, y compris dans le territoire du T13 où certains secteurs subissent un bruit moyen plus important qu'à Noisy-le-Roi ou à Bailly.

S'agissant de la limitation de la vitesse des trains permettant de réduire l'impact sonore, vous avez identifié trois zones dans votre courrier du 28 septembre, avec des propositions de vitesse de trains :

- Limitation à 50 km/h entre le franchissement de la RD307 jusqu'à la station de Bailly : le train étant en décélération / accélération à l'approche ou au départ de la station, la perte de temps est bien d'environ 10 secondes ;
- Limitation à 30 km/h de la station de Bailly à la station de Noisy-le-Roi : cette limitation concerne environ 1 km, la perte de temps a été mesurée par l'exploitant à 1min08sec, et non à 40 secondes, comme vous le proposez ;
- Limitation à 70 km/h depuis la station de Noisy-le-Roi jusqu'à l'entrée dans la Forêt de Marly : cela concerne environ 3,34 km, la perte de temps est d'environ 48 secondes.

Ainsi, l'allongement du temps de parcours serait de l'ordre de 2min06sec et non d'1min35sec comme indiqué dans votre courrier. A cet égard, je souligne qu'il s'agit de temps mesurés en cabine par le personnel encadrant. Des modifications pérennes des infrastructures et de la vitesse d'exploitation pourraient rallonger davantage ces temps lorsque les rames seraient conduites par des conducteurs et non par leurs encadrants.

Comme indiqué à plusieurs reprises, l'allongement du temps de parcours aurait un impact immédiat sur l'attractivité de la ligne, et ce d'autant plus qu'il s'avérerait rapidement incontournable de traiter, par équité territoriale, les demandes d'abaissement de vitesse qui émergeraient des autres secteurs de la ligne T13 où les nuisances sonores sont supérieures à celles constatées à Noisy-le-Roi et à Bailly. En conséquence, le cumul de ces allongements de temps de parcours pourrait conduire à une baisse significative d'attractivité,

le report modal vers les transports collectifs étant très intrinséquement lié aux temps de parcours et à la fiabilité de l'exploitation.

A cet égard, un allongement de temps de parcours, même mineur, aurait des conséquences sur l'ensemble de l'exploitation de la ligne T13 puisqu'il réduirait d'autant le temps de retournement au terminus pourtant déterminant pour garantir la robustesse et la performance de la ligne. Le temps de retournement permet en effet de rattraper les retards accumulés en ligne et de garantir une nécessaire pause mentale et physiologique au conducteur. Un allongement du temps de parcours de 1 minute réduirait de 25% la marge de rattrapage, ayant un impact très significatif sur la ponctualité et le temps de retour à la normale en cas de perturbation. Par exemple, pour rattraper un retard de 15 minutes sur la ligne lié à incident, le temps de retour au fonctionnement nominal se verrait augmenté de +1h30.

Pour ces raisons, un tel allongement du temps de parcours est impossible sans revoir la fréquence du T13 et ainsi dégrader le service offert aux usagers.

Compte tenu de ces conséquences lourdes sur l'exploitation et sur l'offre de transport d'une part, et d'une réglementation en vigueur scrupuleusement respectée d'autre part, Île-de-France Mobilités n'est pas en mesure de donner une suite favorable à votre demande d'abaissement de vitesse et ce d'autant que cela créerait un précédent à l'échelle de la ligne T13 où d'autres secteurs également ou plus impactés, pourraient demander un traitement analogue, ou plus largement à l'échelle de l'Île-de-France.

Comme nous nous y sommes engagés, les équipes d'Île-de-France Mobilités, accompagnées de SNCF Réseau et de Bruitparif, se tiennent à votre disposition pour présenter ces éléments ainsi que les résultats de l'étude acoustique lors d'une réunion avec les représentants des collectifs et des associations.

Je suis tout à fait conscient du soutien continu dont vous avez fait preuve pendant toutes ces années, et je vous en remercie pleinement. Je me réjouis du service que le T13 offre désormais aux Noiséens et Baillacois et suis convaincu que les mesures que je vous ai proposées le mois dernier constituent un compromis acceptable au regard de l'ensemble des enjeux.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma haute considération.

  
**Laurent PROBST**