

Commission particulière du débat public sur le prolongement du RER E
 Tour Pacific – Bâtiment Est - 11, cours Valmy – 92977 Paris La Défense 7
 Tél : 01 73 29 45 74 – Fax : 01 73 29 45 77
 contact@debatpublic-rer-e.org



Votre question :

PROLONGEMENT DE LA VOIE 2 BIS A POISSY EN DIRECTION DE VILLENES QUESTION: Ce prolongement a pour objet d'accélérer l'entrée sur voie 2 bis à quai des trains en provenance de Mantes et marquant un arrêt à Poissy. En conséquence, et notamment en pointe du matin en direction de Paris, les trains sans arrêt à Poissy seront moins gênés et circuleront plus vite entre Villennes et Poissy, alors qu'ils rencontrent actuellement sur cette section des feux jaunes et rouges très fréquemment qui les ralentissent. Il y aura donc incontestablement augmentation du bruit entre Villennes et Poissy, non pas du fait directement des rames RER, mais du fait des rames rapides et du Fret, après cet aménagement. Vous indiquez que les émissions sonores ne varieront pas. En êtes vous si sûrs au vu de ce qui précède ?

La réponse du maître d'ouvrage :

Le bruit des infrastructures ferroviaires, nouvelles ou faisant l'objet de modifications, est réglementé par le Code de l'Environnement et l'arrêté du 8 novembre 1999. Ces dispositions ont pour objet de protéger, par un traitement direct de l'infrastructure ou, si nécessaire, par insonorisation des façades, les bâtiments les plus sensibles existant avant la réalisation ou l'aménagement de l'infrastructure.

Si RFF et le STIF décident de poursuivre le projet de prolongement du RER E à l'ouest à l'issue du débat, les effets du projet sur le bruit feront l'objet d'une étude approfondie.

A ce stade, une pré-étude acoustique a identifié la situation acoustique actuelle, l'impact du projet sur les bâtiments sensibles riverains, les protections à mettre en oeuvre. Elle comprend :

- un recueil des données existantes (recensement du bâti et d'occupation du sol, des plans, des sources de bruit, des trafics routiers et ferroviaires).
- des mesures de bruit in situ, pendant 24 heures consécutives, pour déterminer le niveau de bruit actuel. Ces mesures sont accompagnées d'un comptage de la circulation sur la voie concernée et de la collecte des données météorologiques sur la station Météo France la plus proche.
- des calculs acoustiques par simulation informatique qui permettent de connaître la situation initiale sur l'ensemble du site dans un premier temps, de connaître l'impact du projet en l'absence de protections et enfin de dimensionner les protections phoniques pour assurer le respect des objectifs fixés.

L'étude de la situation actuelle fait ressortir à Poissy, les niveaux sonores pour les habitations les plus proches de la voie ferrée se situent dans un environnement sonore supérieur aux seuils réglementaires : le niveau sonore est non modéré. 63 points noirs de bruit ont été identifiés dans le secteur de Poissy. [Cliquer ici pour accéder aux cartes des points noirs de bruit sur le secteur de Poissy.](#)

La réalisation du prolongement du RER E à l'ouest augmenterait la circulation des trains sur les voies existant entre Mantes-la-Jolie et Nanterre. Toutefois, l'impact du projet Eole est non significatif au sens de la réglementation (augmentation du niveau de bruit inférieure à 2 dB(A)). Il n'y a donc pas d'obligation réglementaire à traiter les nouveaux bâtiments PNB. Il convient de souligner qu'un doublement de l'intensité sonore correspond à une augmentation de 3 dB (A), mais qu'il s'agit d'une échelle logarithmique. De manière expérimentale la sensation de doublement du bruit correspond à une augmentation de 10 dB (A) : ainsi, si le niveau sonore d'une chambre isolée est de 30 dB(A), le bruit du vent dans les feuilles correspond à 40 dB(A) et un bruit de conversation se situe entre 50 et 60 dB(A), etc...

Rappelons enfin que le prolongement du RER E à l'ouest s'accompagne de l'arrivée d'un nouveau matériel roulant, plus moderne et donc plus silencieux que les rames circulant aujourd'hui.