



JEAN-MARC ABRAMOWITCH (ACOUSTB)

Un projet de l'ampleur de la LGV Sud Europe Atlantique nécessite des études techniques très poussées afin d'identifier et d'évaluer ses impacts sur le territoire traversé. Pour cela, RFF a mandaté plusieurs experts et bureaux d'études. Au fil des parutions de cette lettre, nous vous proposons de faire plus ample connaissance avec eux.

“Le bruit, on l'évalue pour mieux s'en protéger”

Comment définiriez-vous votre métier ?

Nous sommes des spécialistes du son dans l'environnement. Nous le quantifions, nous le qualifions et nous proposons les mesures d'accompagnement pour maintenir l'ambiance sonore à l'intérieur des seuils définis par la réglementation.



Comment procédez-vous dans le cas de la LGV Sud Europe Atlantique ?

Comme toujours, nous faisons d'abord un état des lieux : nous mesurons les niveaux sonores, immeuble par immeuble, et même étage par étage.

Ensuite, nous recadrons ces mesures en fonction des conditions météorologiques au moment des mesures, notamment l'orientation du vent qui joue énormément sur la propagation du bruit.

Dans un deuxième temps, nous procédons à des simulations à l'aide d'un logiciel spécialisé et agréé par le ministère des transports (MITHRA) en fonction des prévisions de trafic communiquées par RFF.

Enfin, nous interprétons les calculs en préconisant des protections acoustiques permettant de limiter la gêne éventuelle causée aux riverains.

De quelle nature ?

Le plus souvent, il s'agit de ronds-points. Ce sont des buttes de terres que l'on crée et que l'on peut inscrire dans le traitement paysager de l'infrastructure.

Parfois, ce n'est pas possible, par exemple dans un milieu urbain très contraint où l'on manque d'espace. Dans ce cas, nous préconisons des écrans avec un traitement architectural.

Enfin, dans le cas d'une maison isolée, on peut prévoir une protection de façade. Cette démarche est toujours accompagnée d'un diagnostic complet afin de respecter l'ambiance thermique de l'habitation concernée.

La réglementation actuelle est-elle conforme aux aspirations légitimes des citoyens pour une sorte de "zéro nuisance" ?

Avant tout, je rappelle qu'en matière acoustique, la réglementation est quasi uniforme en Europe. Elle est fondée sur des critères précis et mesurables. Par contre, la gêne due au bruit dans l'environnement est subjective et psychologique : vous et moi, nous n'avons pas la même appréciation du bruit.

Des études ont toutefois permis de dégager des constantes : par exemple au dessus de 65 dB, deux personnes sur trois se disent "gênées" et inversement, en dessous de 60 dB, les deux tiers des gens se disent "non gênés".

Cette réglementation semble avoir été inspirée davantage par le bruit de circulation routière

que par celui des trains, l'un est continu, l'autre est ponctuel ?

La caractéristique du bruit ferroviaire est d'alterner de longues périodes de calme avec le moment du passage des trains correspondant à une pointe sonore. Cette durée de passage est très brève pour une rame de TGV (de 4 à 7 secondes).

En France, les décrets relatifs au bruit ferroviaire sont récents (novembre 99). Tous les niveaux sont évalués en fonction d'une moyenne de l'énergie sur une échelle de temps qui intègre les "pointes sonores", c'est le LAeq ou "indice (level) équivalent pondéré".

Cet indice permet une bonne corrélation statistique avec la gêne ressentie par les riverains et une bonne facilité de mesure. Cependant, je dois reconnaître que la facilité de compréhension n'est pas évidente, mais croyez-moi c'est l'indice le plus utilisé en Europe.

Le projet de directive sur le bruit de la Commission Européenne

La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour principal objet la définition d'une méthodologie commune aux Etats membres en matière d'évaluation du bruit dans l'environnement. Elle doit être traduite en droit français avant le 18 juillet 2004.

Pour cela, la directive retient deux indicateurs du niveau sonore que sont le *Lden* pour évaluer la gêne (den signifiant day, evening and night) et *Lnight* pour évaluer les perturbations du sommeil. Il revient aux Etats membres de fixer les seuils à respecter.

L'autre objectif est de garantir l'information du public concernant le bruit proprement dit et ses conséquences. A cet effet, les Etats doivent cartographier le bruit et définir, d'ici à 2013, des plans d'actions pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Pour revenir à la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, les associations demandent à RFF de se fonder sur le projet de directive sur le bruit de la Commission Européenne ?

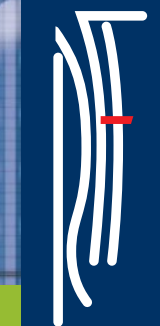
Sur la LGV Sud Europe Atlantique, RFF s'est assuré du respect de la réglementation actuelle en s'engageant à ce qu'aucun bâtiment n'ait en façade plus de 60 dB de jour après protection.

Effectivement la réglementation européenne devrait évoluer (cf encadré ci-dessous) De toute façon et quelle qu'elle soit, il est évident que RFF appliquera, le moment venu, la nouvelle réglementation.

Par ailleurs, les études de bruit vont se poursuivre en phase d'avant-projet-détaillé (APD) dans l'esprit de la très large concertation qui a présidé tout au long de la conception de ce projet.



LA LETTRE n°3 - juillet 2003



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

INTERVIEW

Quatre questions à Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau Ferré de France

Que retirez-vous du débat parlementaire ?



Jean-Pierre Duport

Le débat parlementaire a été tout à fait passionnant. Il a permis d'examiner au fond tous les aspects de la politique d'infrastructures : planification, procédures, financement, ...

Pour ce qui me concerne, j'ai retiré de ce débat plusieurs sujets de satisfaction. Le premier, c'est la reconnaissance, quasiment par tous les parlementaires, de la nécessité de développer le mode ferroviaire parmi tous les modes de transport.

Le deuxième, c'est la volonté exprimée par tous, de situer dans un cadre pluriannuel la politique des transports. J'ai également noté avec beaucoup de satisfaction, l'accord général pour trouver de nouvelles ressources à affecter au financement des infrastructures. C'est un élément essentiel.

Enfin, l'annonce par Gilles de Robien, ministre l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, et par le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, Dominique Bussereau, d'un allègement des procédures, ne peut que réjouir le président d'un établissement confronté à ce qui est actuellement une véritable course d'obstacles dévoreuse de temps et d'énergie.

.../...

Derniers ajustements



L'équipe de la Mission LGV Sud Europe Atlantique examine les avis.

L'actualité de ces derniers mois a été dominée par le débat parlementaire sur les grandes infrastructures de transports.

Ce débat avait été précédé de la parution d'une part, de l'audit demandé par

le gouvernement au Conseil Général des Ponts et Chaussées et à l'Inspection Générale des Finances et, d'autre part, de l'étude prospective de la Datar "La France en Europe, quelle ambition pour la politique des transports ?".

Ces études confirment l'intérêt du projet de Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique tant sur le plan national qu'euro-péen. Le premier ministre avait d'ailleurs indiqué, début mars, que la France demanderait son inscription sur la liste des projets européens prioritaires, lui permettant de solliciter une participation financière de l'Union Européenne.

Le financement du projet est aussi un chantier à part entière. Le débat parlementaire a laissé entrevoir plusieurs hypothèses en la matière.

L'avant-projet sera transmis cet été au ministre des transports

L'achèvement des études d'avant-projet sommaire va permettre d'ouvrir le chantier du financement, car l'estimation du coût du projet dépend du "calage" définitif de son tracé.

La mission LGV Sud Europe Atlantique finalise actuellement le dossier qui sera transmis au ministre des transports pendant l'été avec le bilan de la consultation. Environ 900 observations ont été formulées à cette occasion (cf. page suivante), elles sont toutes examinées attentivement en essayant d'en tenir compte sans remettre en cause l'économie générale du projet.

Par la suite, l'enquête publique permettra à toutes les personnes concernées de s'informer et de s'exprimer sur le projet.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

RESEAU FERRE DE FRANCE • Le Guyenne • 7, terrasse Front du Médoc • BP721 • 33006 BORDEAUX • Téléphone 05 56 93 54 00

info@lgsudeuropeatlantique.org

Quatre questions à Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau Ferré de France (suite)

.../...

RFF conduit de nombreux projets de lignes nouvelles. Comment définiriez-vous la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique ?

Le débat a aussi permis de mettre en évidence les atouts de tous les projets actuellement étudiés par notre établissement en matière de développement économique et d'aménagement du territoire. La Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique dispose de deux caractéristiques déterminantes : sa bonne rentabilité économique et sa dimension européenne.

Justement, allez-vous suivre les préconisations de la DATAR pour un prolongement au sud de Bordeaux autant vers l'Espagne que vers Toulouse et la Méditerranée ?

Nous les avons précédées en lançant deux pré-études d'axe pour mieux évaluer les développements potentiels : l'une vers Irun pour rejoindre l'Y basque côté espagnol, l'autre sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Ces pré-études seront terminées en 2004 et 2005 ; elles pourront alors, si le Gouvernement en décide ainsi, servir de plateformes à un débat public sur le sujet. Vous me permettrez d'ajouter qu'il faut concentrer actuellement tous nos efforts sur la ligne nouvelle de Tours à Bordeaux.

Quelles sont vos priorités ?

Lancer les études d'avant-projet sommaire pour la section Tours-Angoulême et aller au plus vite à l'enquête publique pour la section Angoulême-Bordeaux. C'est, j'en suis sûr, le vœu de tous nos partenaires, mobilisés, comme nous, pour la réalisation complète de ce projet à l'horizon de la prochaine décennie. Accessoirement, cela permettra également de limiter la pression foncière dans les communes concernées.

CONSULTATION

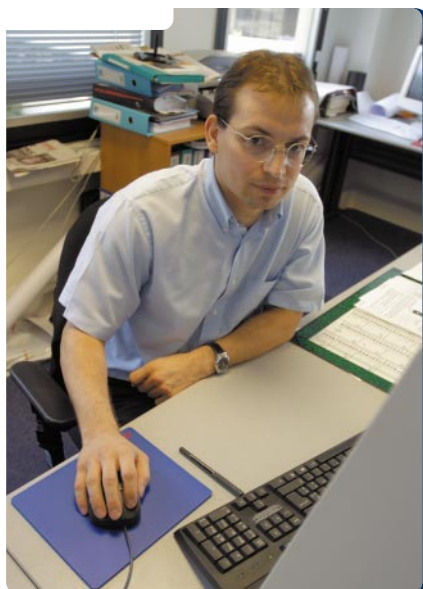
Près de 900 observations lors de la consultation sur les études d'A.P.S

Officiellement lancée le 9 décembre 2002, la consultation sur les études d'avant projet sommaire s'est terminée fin mars 2003. L'heure est au bilan. Plus de 200 acteurs concernés ont été invités à donner leur avis sur le projet de LGV Sud Europe Atlantique. Au terme de la consultation, près de 900 observations ont été enregistrées.

Une large consultation.

Dans les trois départements concernés, elle a touché une soixantaine de communes, une trentaine d'associations, autant d'acteurs socio-économiques, 24 collectivités locales et groupements de communes, ainsi que 38 services déconcentrés de l'Etat. Une vingtaine de parlementaires ont été également consultés.

Les communes se sont largement exprimées en rédigeant près de 400 observations. Le milieu associatif s'est également mobilisé : 18 associations ont répondu à la consultation apportant 141 remarques. Enfin, les services de l'Etat ont formulé une centaine d'observations. Tous ces avis ont été enregistrés par le maître d'ouvrage puis analysés sous l'égide des préfets des trois départements.



Rémi Coulanges. La Mission LGV analyse les avis de la consultation.

Des observations aussi nombreuses que diversifiées.

Chaque avis a été minutieusement examiné. Deux grands types de thèmes se dégagent. Le premier concerne des problèmes techniques ou environnementaux. Ils ont donné lieu à 748 observations, en majeure partie de la part d'élus, associations ou acteurs socio-économiques.

Les thèmes les plus souvent évoqués sont : le rétablissement de la voirie et des communications, le foncier, le bruit, le tracé et le paysage. Le rétablissement de la voirie à proximité de la voie ferrée est au cœur des préoccupations. On a enregistré plus de 200 observations sur ce sujet ; elles sont en grande majorité liées à des sites particuliers. Les questions de bruit et d'acoustique ont donné lieu à 164 avis. Sur ce même thème, les organismes consultés s'interrogent également sur l'anticipation de la réglementation européenne le mode d'évaluation des mesures l'éventualité de circulation des trains la nuit.

D'autre part, les enjeux fonciers sont abordés plus de 130 fois, et plus particulièrement la question de l'indemnisation des personnes habitant sur le tracé ou à proximité. La majorité des observations concerne toutefois des cas particuliers.

Le tracé de la future LGV fait l'objet de plus de 80 observations, le paysage de 65. Il faut noter que les questions d'hydraulique, d'environnement, de préservation du milieu naturel ont également été abordées mais de manière moins significative.

Le second ensemble renvoie à des préoccupations socio-économiques. Elles font l'objet de



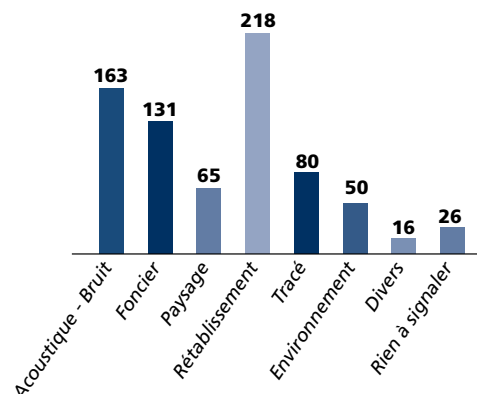
"Tous ces avis, observations et contributions ont été pris en compte un par un par RFF, le maître d'ouvrage du projet. Leurs incidences respectives ont été évaluées tant sur le plan technique que financier".

Jean-Marc Pouzols, chef de projet LGV Sud Europe Atlantique

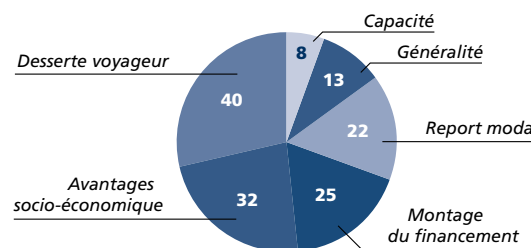
140 observations. Les observations les plus nombreuses concernent les dessertes pour les voyageurs (40), viennent ensuite les interrogations sur les avantages socio-économiques d'un tel projet (32) et son financement (25), puis le report modal et la capacité des TGV.

Le projet a été ajusté et intégré dans le dossier d'APS qui sera transmis au ministre des transports.

Analyse thématique des avis (748) "Technique et environnement"



Analyse thématique des avis (140) "Socio-économie"



Les préoccupations les plus souvent exprimées... et les réponses qui leur seront apportées

Rétablissement des voies de communication actuelles

Exemples de questions :

- L'accès à l'exploitation agricole X risque de devenir très difficile ?
- La ligne nouvelle va créer une impasse sur le chemin communal Y ?
- Tel chemin de randonnée sera coupé en deux ?

Le projet final qui sera soumis à l'enquête publique contiendra toutes les dispositions précises permettant d'assurer le rétablissement de toutes les activités avec la voirie départementale ou communale, par exemple un déplacement de la voie elle-même, la création d'un rond-point pour la sécurité routière, la modification des accès, etc...

Pour certains chemins agricoles ou des circuits de randonnée par exemple, des pré-études d'aménagement foncier permettront, après l'enquête publique, de définir les rétablissements à mettre en place.

Bruit

Exemple de question :

- Demande d'un renforcement des protections anti-bruit de X à Y, notamment en raison des vents dominants.

RFF s'engage à respecter la réglementation (arrêté du 8 novembre 1999), qui définit les objectifs de protection dans le cadre des infrastructures ferroviaires, avec des seuils de niveaux sonores à ne pas dépasser. D'une manière générale les dispositifs anti bruit (merlons, écrans, ou traitement de façade) correspondent aux situations de riverains qui seraient autrement exposés à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires. Dans tous les cas, la méthode de calcul et de prise en compte des nuisances sonores intègre les phénomènes de vents dominants.

Acquisitions foncières

Exemples de questions :

- Quelles emprises sont concernées par les acquisitions foncières ?
- Vous engagez-vous à acquérir les terrains des personnes qui s'estimeraient gênées par la ligne nouvelle ?

D'une manière globale, les acquisitions correspondent à l'emprise technique nécessaire à la réalisation du projet, soit 50 à 150 mètres de large en moyenne. Cela dépend de la position de la ligne par rapport au terrain naturel (à niveau ou très dénivelée).

Cette emprise technique correspond à la longueur des terrassements qui représentent en moyenne 30 à 100 mètres de largeur et à une bande de 25 mètres maximum de part et d'autre pour réaliser les clôtures, pistes et protections acoustiques éventuelles.