

Les nuisances sonores

Dominique LESTINEK, Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac

Bonjour mesdames et messieurs. Je vous demande de faire démarrer le diaporama que nous avons prévu.

D'abord, qui sommes-nous ? Nous sommes une fédération créée en 1936. Cette association est née de la volonté des quartiers de Pessac d'unir leurs forces, de coopérer entre eux, et d'être indépendants des élus. Le quartier est considéré comme le niveau pertinent de l'exercice de la participation des habitants dans la vie quotidienne présente et dans l'élaboration des projets futurs. Les habitants sont considérés comme des citoyens concrets et non pas abstraits, appréhendés dans leur globalité (âge, sexe, niveau social, profession). Notre expérience, pour ne pas parler d'expertise, est celle de l'habitant usager.

Quelle est notre expérience en matière de bruit ? D'abord, il faut noter que le bruit est la première nuisance environnementale perçue par les Français d'après les enquêtes ménages de l'INSEE. Sur notre ville de Pessac, nous avons trois types d'infrastructures qui sont source de bruit :

- des infrastructures routières de type autoroutier (rocade) ;
- une infrastructure ferroviaire qui est une vieille voie ferrée. À l'origine, elle desservait le bassin d'Arcachon uniquement. Elle supporte actuellement tous les types de trafics : voyageurs (local, national et international), le fret. C'est une ligne qui est saturée dans ces deux domaines. On ne peut pas faire passer une ligne de TER supplémentaire à cause de cette saturation ;
- enfin, une infrastructure aéroportuaire (aéroport de Bordeaux). Pessac est situé sur la trajectoire de la piste sécante. Notre fédération est membre de la commission consultative d'environnement de l'aéroport au titre de son agrément de protection de l'environnement. Il convient de noter à cet égard que la directive européenne de lutte contre le bruit (nuisances sonores en général) est inspirée des règles applicables dans le domaine aéronautique.

Quelles sont les caractéristiques du bruit ferroviaire ? Il faut le reconnaître la réputation du mode ferroviaire est que c'est le mode qui respecte le mieux notre environnement. Sa seule relative faiblesse ce sont les nuisances sonores. « Relative » parce qu'on peut le comparer au mode routier. C'est ce que l'on fait en général. Quand on considère la population gênée, on constate que le mode routier est considéré gêné : 21 % de la population contre 2 % pour le mode ferroviaire. Pour le ressenti, pour le mode routier, le bruit est considéré comme permanent, attendu ; dans le mode ferroviaire, il est considéré comme intermittent, surprenant. Dans le domaine de l'habitation, elle est très faible pour le mode routier, alors qu'elle est importante dans le domaine ferroviaire. Cependant, il faut reconnaître que pour ce mode, la principale revendication de ces riverains, relayée souvent par les élus est le bruit. En conclusion, la réduction du bruit ferroviaire est un objectif majeur de création de nouvelles infrastructures pour leur acceptabilité, notamment en milieu urbain.

Quelles sont les sources du bruit ferroviaire ? Cela nous permettra de détecter aussi quelles sont les pistes pour les maîtriser. Deux sources principales sont signalées :

- le bruit de roulement qui résulte de l'interface entre le mobile (roues du train) et de son support fixe (rails) ;
- le bruit aérodynamique qui résulte de l'interaction de l'air sur le train. Il est fonction de la vitesse du train, et il est équivalent au bruit de roulement au-delà de 300 km/h. Il est donc négligeable en agglomération dans la mesure où la vitesse de ces trains, dans ce secteur, ne dépasse pas 200 km/h.

Les autres sources sont la propagation de ce bruit qui est fonction de la configuration du terrain (voie en déblai ou en remblai), des conditions météorologiques. Enfin, il faut appuyer sur ce qu'est le niveau de gêne. Le niveau de gêne est fonction de quatre facteurs :

- la proximité de la voie ce qui est une évidence ;

- de la sensibilité et des activités des riverains. Il est certain que l'habitat sera beaucoup plus sensible qu'une activité de type industriel. Une école sera beaucoup plus sensible que cette même activité industrielle ;
- de la fréquence des occurrences du bruit et donc de la densité du trafic : plus vous avez de trains qui passent, plus l'occurrence au bruit se produit.
- une dépendance du temps, du moment où le bruit se produit, où le train passe. Nous n'aurons pas la même sensibilité selon qu'il passe pendant la journée, en soirée ou pendant la nuit.

En conclusion, la maîtrise du bruit ferroviaire implique une approche globale de ce mode.

Quels sont les moyens pour maîtriser ce bruit ?

- premier moyen : à la source. On reprend les mêmes thèmes que précédemment. En apportant, notamment, des systèmes de freinage adaptés, cela concerne les roues de ce train. Pour ce qui concerne les rails, il y a des équipements (meulage préventif, coussinets absorbants) ;
- deuxième moyen : par écrans entre la source et les riverains, par système de déblai qui permet de limiter les bruits créés par ce train, mais son efficacité est limitée dans la mesure où cela crée une coupure plus marquée. En même temps, ce qui est paradoxal, c'est que cela crée un effacement de l'infrastructure elle-même. On a deux faces dans cet écran. Le deuxième type d'écran est les murs antibruit. Les limites sont l'esthétique et l'effet d'enfermement. Quand les riverains se retrouvent avec un mur devant leur logement, il est évident que cela n'est pas très favorable au cadre de vie.
- troisième moyen : par limitation de la population exposée. Ce point n'est pas très souvent présenté, car quand on a affaire à une infrastructure qui peut se réaliser dans dix ou quinze ans, cela nous permet de prendre les problèmes longterm à l'avance. À ce moment-là, on peut envisager des restructurations de l'implantation soit de l'habitat, soit des activités sensibles. On a donc une opportunité d'aménagement qui se présente sur le plan urbain, mais également sur le plan rural. À cet égard, il convient de se servir des solutions apportées notamment par le Conseil régional d'Aquitaine pour ce qui concerne la ligne à grande vitesse entre Angoulême et Bordeaux. Il se trouve que la ligne doit passer sur un petit hameau. Les collectivités territoriales se sont engagées à assurer un déplacement à l'identique de l'ensemble de ces habitations de façon à ce que les personnes retrouvent, voire améliorer la qualité de vie qu'elles avaient auparavant. Deuxième élément parfaitement transposable, c'est ce que nous disait le représentant de la chambre d'Agriculture en Gironde : « Quand on s'y prend suffisamment à l'avance, on peut envisager une restructuration territoriale qui prenne en compte la problématique du bruit. »
- dernier moyen qui semble plus banal : la maîtrise du trafic en jouant sur la fréquence des trains. D'une certaine façon, en faire une ligne pour ne pas qu'elle obtienne son optimum d'utilisation paraît paradoxal.

En conclusion, privilégier la réduction à la source du bruit ferroviaire me paraît fondamental. Les écrans ayant une fonction subsidiaire ou complémentaire selon leurs limites, et d'inclure la lutte contre le bruit comme une opportunité d'aménagement global.

Pour terminer, quelles sont les incidences de ces préconisations sur notre projet ? Si on veut maîtriser le bruit à la source, il nous faut une infrastructure totalement nouvelle. Il nous faut une mise en place d'un matériel roulant totalement nouveau bénéficiant des dernières avancées technologiques dans le domaine du roulement, du freinage et de l'aérodynamique. Si on veut maîtriser l'occurrence de bruits, c'est le non-jumelage de la voie nouvelle avec les voies de trafic existant en milieu urbain, car cela rendra cette infrastructure insupportable, à proprement parler, à ces riverains qui cumuleront tous les désagréments. La mise en déblai peut être en élément complémentaire sur les zones les plus peuplées quand cela est possible, cela constitue un écran de protection. Ensuite, pour réduire les populations qui sont exposées, la solution du tronçon commun en sortie d'agglomération avec des voies ayant la même vocation et la même direction générale. Je pense à la ligne à grande vitesse desservant l'arc méditerranéen qui peut être couplé, dans ce domaine, avec la LGV arc atlantique qui nous concerne aujourd'hui.

Pour avoir des protections phoniques qui soient couplées, on peut également le faire en utilisant des infrastructures routières nouvelles qui sont prévues hors des zones urbaines. Cela permet de faire une combinaison de ces protections phoniques.

En conclusion générale, à part l'opportunité d'aménagement urbain et rural qui intègre la problématique du bruit, dans ce projet, les objectifs de maîtrise du bruit ferroviaire sont permis par les choix que je viens de citer et sont réalisables, et uniquement réalisables, s'il y a coopération de l'ensemble des acteurs du territoire et du mode ferroviaire.

Merci.