

Monsieur Jean Claude JUZAN
Comité des Quartiers du Monteil
2, allée des Vignes
33600 PESSAC

Réf : 2006/SQR/RMO1034

Bordeaux, le 09/01/2007

Monsieur,

Vous avez bien voulu adresser une question relative au projet ferroviaire Bordeaux – Espagne, à la Commission du Débat Public et je vous en remercie.

Mise en place des scénarios 1 et 2

Dans le cadre du doublement de la voie actuelle notre Quartier du Monteil, avec la Cité Frugés comportant les habitations du Corbusier, va être touché de plein fouet.

Quelle emprise va être prise, quels effets cela va t'il avoir sur l'habitat et son environnement ?

Quelles types de nuisances vont subir les riverains pendant les travaux et à la mise en service de la LGV ?

Nous avons transmis votre demande au « service » qui nous est apparu le plus qualifié pour vous apporter une réponse la plus complète possible. Celle-ci vous est transmise sous le contrôle et la responsabilité de la CPDP qui, hormis les questions qui touchent directement l'organisation du débat, n'est pas rédactrice des réponses, a fortiori lorsqu'elles sont techniques.

Réponse rédigée par RFF:

1- Tout d'abord, je souhaiterais faire un rapide rappel sur les objectifs et les caractéristiques de ce projet ferroviaire Bordeaux-Espagne.

Pour faire face aux augmentations de trafic FRET (marchandises), TER (liaisons régionales) et GL (liaisons nationales et internationales), le projet ferroviaire soumis au débat public prévoit le doublement du réseau actuel (passer de 2 à 4 voies) entre Bordeaux et Hendaye/Irun. Ce doublement est envisagé selon 3 scénarios:

- soit par ajout, plus ou moins rapproché, de 2 voies supplémentaires à la ligne existante, c'est le scénario 1 ;

- soit par création d'une ligne nouvelle à 2 voies avec, suivant deux options de passage:

- une option Ouest à partir de la ligne Bordeaux-Arcachon: c'est le scénario 2,

- une option Est à partir de la ligne Bordeaux-Langon: c'est le scénario 3.

Dans tous les cas, le doublement du réseau permet une meilleure répartition des circulations des trains améliorant encore la capacité de l'axe Bordeaux/Irun avec:

- la ligne existante dédiée aux circulations fret et TER (plus lentes),

- la ligne nouvelle dédiée aux circulations Grandes Lignes (plus rapides) jusqu'à Dax et principalement au fret international de Dax à la frontière,

- le maintien des dessertes actuelles des gares par TGV.

En terme de transport ferroviaire, ces 3 scénarios ont en commun leur capacité pour le fret et les TER (largement liée à la réutilisation de la ligne actuelle) et se différencient principalement par les performances de leurs options d'aménagement et de desserte de la ligne nouvelle (circulations des TGV).

2- Votre question porte sur l'aménagement de la sortie ouest de l'agglomération de Bordeaux et, en particulier, le secteur de Pessac ainsi que sur les nuisances subis par les riverains pendant et après les travaux.

• La commune de Pessac n'est concernée que par le scénario 2 de ligne nouvelle (et bien sûr par le scénario 1). Dans les deux cas, il s'agit alors d'une mise à 4 voies de la ligne existante, mais au stade actuel des études nous ne pouvons donner avec précision les conditions de réalisation des 2 voies supplémentaires. En effet, des études complémentaires sont encore nécessaires pour déterminer comment effectuer cette mise à 4 voies: soit avec les 2 voies supplémentaires à droite ou à gauche des 2 voies existantes, soit 1 voie supplémentaire de chaque côté.

Selon les cas, l'emprise de la plateforme nécessaire peut aller :

- de 21 à 23 m avec une voie de chaque côté,**
- de 19,5 à 20,5 m avec 2 voies du même côté.**

A ces largeurs, il faut ajouter éventuellement les emprises nécessaires aux réseaux, aux murs ou talus de soutènement et aux protections phoniques.

Selon la décision prise par RFF à l'issue du débat public, les études se poursuivront suivant un procédé itératif rythmé par un ensemble d'étapes visant chacune à affiner le projet, même dans le cas du scénario 1. Si chacune des étapes d'études ultérieures est validée, le choix du tracé précis ne sera connu qu'au moment de l'enquête publique, c'est-à-dire pas avant 4 à 5 ans.

• Pour répondre à la question des nuisances, les plus souvent évoquées sont relatives au bruit et aux vibrations.

D'une manière générale, le bruit produit par les circulations sur des lignes nouvelles ou sur des lignes existantes suite à des modifications significatives est strictement encadré par la réglementation du 8 novembre 1999 qui fixe des niveaux sonores à ne pas dépasser pour les infrastructures ferroviaires.

Ces niveaux réglementaires sont définis en fonction de:

- l'ambiance sonore initiale du site : modérée (milieu calme) ou non (milieu bruyant);**
- de la période diurne (6h - 22h) et nocturne (22h - 6h) ;**
- du type de ligne: nouvelle ou existante avec modification significative.**

Ainsi pour une ligne nouvelle parcourue par des trains circulant à plus de 250 km/h (cas des LGV), le seuil à respecter en LAeq sont :

- en ambiance modérée : 60dB(A) de 6h à 22h et 55dB(A) de 22h à 6h,**
- en ambiance sonore non modérée : 65dB(A) de 6h à 22h et 60dB(A) de 22h à 6h.**

L'augmentation significative des circulations sur une ligne est prise en compte à ce titre et fait ainsi l'objet des mêmes procédures réglementaires.

Dans tous les cas de figure, lors des études d'avant-projet sommaire, lorsque des hypothèses de tracés commencent à être analysées et précisées, une simulation des niveaux sonores est effectuée, maison par maison de chaque côté de la ligne en vue de déterminer les niveaux sonores atteints en fonction des trafics prévisibles.

Ces niveaux sonores sont comparés aux seuils réglementaires avec détermination des mesures de protection en cas de dépassement, puis nouveau calcul intégrant la protection et pouvant la faire varier en longueur et hauteur jusqu'à obtention d'un niveau conforme.

La simulation n'est pas, par principe, limitée à une distance précise de part et d'autre de la ligne nouvelle. Le calcul est mené jusqu'à ce que le niveau sonore résultant passe en dessous du seuil réglementaire pour tous les sites concernés, ce qui est très variable d'un site à l'autre:

- si, par exemple, la ligne est encaissée, cette zone sera assez vite atteinte,
- si, au contraire, la ligne est en surplomb ou si au contraire certains sites dominent l'infrastructure, la distance sera plus importante.

Tous les bâtis où le niveau sonore résultant simulé serait supérieur à la norme font l'objet de mesures de protection phoniques, quelle que soit la distance, du moment où cette protection se justifie par des niveaux sonores non conformes.

Les dispositifs de protection ainsi simulés et dimensionnés le long de la ligne sont, selon la configuration du lieu où il faut les réaliser, soit des écrans (type mur), soit des cordons ou talus de terre (merlons). Ils sont positionnés à la source, c'est-à-dire au plus près possible des voies.

Le choix entre merlon et mur dépend très largement du milieu et de l'espace disponible: en milieu urbain dense, la solution avec écran est souvent la seule possible; la solution avec merlon est, dès que possible, privilégiée pour sa plus grande facilité d'intégration par végétalisation.

Dans les cas où ces protections à la source (murs ou merlons) seraient insuffisantes (immeubles en hauteur en particulier) ou pour des maisons isolées des isolations de façades sont proposés en complément.

Il faut aussi rappeler que RFF est soumis dans le cas de tels projets à une obligation de résultat et non de moyens. Ainsi, cinq ans après la mise en service de l'infrastructure, des mesures sonores sont faites pour évaluer l'efficacité des protections phoniques et en cas d'insuffisance, elles doivent être complétées.

Concernant les vibrations, l'intensité du phénomène vibratoire est principalement liée à la nature des sols (rocheux, structures en béton d'ouvrages...). Des études spécifiques sont réalisées sur les habitations les plus exposées, en fonction de la distance au projet et surtout de la nature des sols. Le cas échéant, des mesures correctives à la source peuvent être mises en oeuvre, du type tapis anti-vibratoire sous ballast.

En résumé, l'ensemble des locaux d'habitation (et autres bâtiments d'usage collectif type écoles, hôpitaux...) situé de part et d'autre de la ligne fait l'objet, maison par maison ou bâtiment par bâtiment, d'un examen attentif de leur situation avant et après projet avec détermination, dès que c'est nécessaire, des mesures de protection phoniques et vibratoires.

● La phase travaux génère en elle-même un certain nombre d'impacts sur l'environnement. Ces impacts potentiels revêtent généralement un caractère temporaire lié à la durée du chantier. Cette caractéristique n'altère cependant en rien l'importance qu'il est nécessaire d'accorder aux risques de perturbation et d'atteinte à l'environnement. En effet, nombre d'installations (notamment des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) et de produits potentiellement polluants (liants hydrauliques, hydrocarbures...) sont utilisés durant la construction des infrastructures.

Parmi les principaux impacts on peut citer :

- les nuisances sonores liées au bruit des engins de terrassement, des avertisseurs sonores, des explosifs. La réglementation dite du bruit de voisinage s'applique ;
- des risques de vibrations liés à l'usage d'explosifs ;
- des risques pour les eaux et pour les milieux aquatiques en relation avec la production de matière en suspension, et le risque de pollution accidentelle (épandage de la chaux, approvisionnements en carburant, stockages...) ;

- des risques pour les cultures avec la production de poussières et l'occupation temporaire des terrains ;
 - des risques d'impacts sur la faune et la flore (emprises et pertes d'habitat, poussières, dérangement, mortalité liée à la coupure des axes de déplacement habituels), etc.
- Des mesures seront prises pour minimiser les nuisances des travaux pour les riverains et l'environnement. Le Maître d'ouvrage mettra notamment en place un système de management environnemental se traduisant par une organisation particulière vis-à-vis de la protection de l'environnement (définition de prescriptions particulières, établissement d'un plan d'assurance environnement par les entreprises...).
- Ce ne sont que les étapes suivantes qui, par affinements successifs, permettront d'apporter des réponses concrètes à vos questions légitimes et compréhensibles; à titre d'exemples :
- le bruit produit par la circulation des trains est encadré par une réglementation précise que le projet prendra en compte. Autrement dit, quel que soit le tracé, les dispositifs de protections acoustiques seront installés en tant que de besoin;
 - dans tous les cas, les phases de chantier font l'objet de protocoles d'accords: avec les autorités locales notamment en ce qui concerne les rétablissements de réseaux (les routes par exemple), avec les riverains en ce qui concerne les occupations ou les nuisances temporaires de parcelles par exemple.

J'espère que ces éléments répondent à votre interrogation.

Vous renouvelant nos remerciements pour l'intérêt que vous portez au débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes salutations.

Jean-Pierre CHAUSSADE



Président