



LGV PACA
Charte de consultation des acteurs

Compte-rendu de la réunion n°3
du groupe thématique
milieu humain

Tenue le 29/06/07 à Saint-Cannat

Participants : (par ordre alphabétique)

Michelle CHAIX	Stop Nuisance Cuers
René CHAIX	Vivre à Gémenos
Jean Paul CHARBONNIAUD	ACGP
Bernard DESTROST	ASSEC
Marc DUCHENNE	Agglomération dracénoise
Joseph FABRIS	ASPE
Claude JULIEN	FNAUT
Serge JOVER	ADEV
Pierre PERESSINI	ADSPV
Jean Claude SAPPA	TGV Développement
Marcel SAUVAN	ADECOHA

Bernard GYSSELS	RFF
Eric GILBERT	RFF
Sandrine RABASEDA	RFF
Alain DESSAGNE	KFH (AMO RFF)

Interventions :

Guy CLAVERIE	INEXIA
Dirk VAN MAERCKE	CSTB
Pierre AZEMARD	LRPC-Aix

Absent excusé :

Olivier LESAGE	Stop TGV COUDON
-----------------------	-----------------

Ordre du jour de la réunion :

- Point d'étape sur le programme des études complémentaires et sur l'avancée des autres groupes de travail thématiques,
- Interventions sur la prise en compte du bruit dans un projet de ligne nouvelle, sur les différentes réglementations sur le bruit en Europe ainsi que sur les vibrations,
- Validation / approfondissement des orientations et mesures proposées lors des 2 premières réunions

La réunion prolonge la visite de terrain organisée le matin même par RFF. A cette occasion, les membres du groupe se sont rendus en divers points de la LGV Méditerranée (département des Bouches-du-Rhône) et ont pu se rendre compte du bruit engendré par le passage des TGV dans différentes configurations : entrée/sortie de tunnel, avec/sans écrans acoustiques ou merlons de terre, en milieu bruyant et calme, en dessous et au-dessus des voies.

En préambule, Bernard GYSSELS remet une note sur l'avancement des réflexions des groupes thématiques établie au 28 juin 2007.

Point d'étape sur le programme des études complémentaires

Bernard GYSSELS rappelle les thèmes d'études de la phase 1 : environnement, infrastructures, coûts et temps de parcours. Cette première phase se terminera cet été et pourra être complétée lors de la phase suivante.

Concernant la phase 2 des études, elle permettra d'évaluer, à partir des études socio-économiques, la rentabilité économique du projet en fonction notamment des différentes hypothèses de voyageurs potentiellement concernés dans les différents scénarios. Il s'agira également de vérifier le potentiel de clientèle des trains intercités à grande vitesse et d'étudier les différentes possibilités de phasage du projet.

Un comité d'orientation devrait se tenir fin juillet 2007, par conséquent une réunion des acteurs aurait lieu courant octobre 2007.

Intervention de Guy CLAVERIE (INEXIA) sur la prise en compte du bruit dans le cadre d'un projet de ligne nouvelle

Guy CLAVERIE présente le modèle MITHRA utilisé par RFF pour anticiper le bruit ferroviaire et dimensionner les protections réglementaires qui devront être mis en place avant même l'ouverture de la ligne. Il détaille les modalités des mesures de contrôle qui sont effectuées après la mise en service pour vérifier l'adéquation entre la situation réelle et la situation anticipée. RFF est en effet tenu de garantir aux riverains le non dépassement des seuils prescrits, même en cas d'évolution du trafic supérieur aux estimations initiales.

Différents modèles et types d'écrans acoustiques sont également présentés : en polycarbonate ou en verre, en béton nu ou habillé de bois, en bois ou billes de bois, avec ou sans couronnement, sur gabions de pierres sèches etc.

Intervention de Dirk VAN MAERCKE (CSTB) sur les différentes réglementations sur le bruit ferroviaire en Europe

Le bruit ferroviaire n'est pas défini de la même façon dans les différents pays européens. Les modalités de sa mesure sont également différentes, tout comme les plages horaires prises en compte, même si la plupart des pays considèrent des plages de jour et des plages de

nuit. Il en résulte une situation assez confuse qui rend d'autant plus souhaitable l'harmonisation européenne à l'heure où l'Europe de la grande vitesse avance à grands pas. De fait, les seuils de bruit à ne pas dépasser varient significativement d'un pays à l'autre tout comme les obligations à respecter par les maîtres d'ouvrage. Pour Dirk VAN MAERCKE, une comparaison des législations de l'Allemagne, de la Grande Bretagne, des Pays-Bas, de la Suède et de l'Espagne, montre que la France occupe une place honorable en matière de protection contre le bruit ferroviaire : seule la Suède est mieux placée en termes de seuils de bruit ; quant aux Pays-Bas, ils ambitionnent de faire mieux mais se donnent quelques années pour y arriver .

Intervention de Pierre AZEMARD (LRPC-Aix) sur les vibrations

La réglementation sur les vibrations est très partielle et dépend du statut du site ou de l'installation exposée, d'où une très faible normalisation. La réglementation française est engagée dans une phase de refonte complète. Concernant le ferroviaire, la principale difficulté tient à l'absence de source au stade d'un projet. A la différence du bruit ferroviaire, il n'existe pas de seuils réglementaires à respecter. Des dispositions particulières peuvent être prises par le maître d'ouvrage en fonction de la qualité des sols rencontrés, notamment pour comparer différentes variantes de travaux. Cela permet d'intervenir sur les notions de déblais/remblais, sur les mesures à prendre en phase travaux, sur l'isolation éventuelle des voies.

Validation / approfondissement des orientations et mesures proposées par le groupe de travail

Après relecture de la synthèse des orientations et mesures proposées par le groupe de travail « milieu humain », plusieurs modifications sont prises en compte. Le texte suivant sera remis au prochain Comité d'orientation.

Orientations et mesures proposées par le groupe de travail « Milieu humain » :

Ce groupe d'une vingtaine de participants s'est réuni trois fois, le 14 novembre 2006, le 19 février 2007 et le 29 juin 2007. La 3^{ème} réunion a donné lieu à une visite de terrain, en différents points de la ligne LGV Méditerranée (département des Bouches-du-Rhône), pour se rendre compte de la réalité du bruit ferroviaire et de l'efficacité des protections acoustiques mises en place.

Certains participants demandent qu'il soit tenu compte de la spécificité du mode de vie méditerranéen et des nuisances occasionnées par le passage des trains à grande vitesse dans de nombreuses zones urbanisées où les gens vivent une bonne partie de l'année fenêtres ouvertes et à l'extérieur.

Les orientations et mesures proposées par le groupe lors des réunions s'inscrivent dans cette perspective :

- Informer les co-financeurs de la demande forte de prise en compte du bruit dans la conception du projet,
- Éviter au maximum les zones urbanisées et les zones d'activités, notamment en prenant en compte les projets d'aménagement (PLU, SCOT, InterScot...),
- Protéger les hommes contre le bruit de façon exemplaire, en allant au-delà de la législation actuelle et notamment des seuils de l'arrêté ferroviaire bruit de 1999,

- Protéger les hommes contre les vibrations,
- Réaliser des aménagements complémentaires financés par les co-financeurs du projet.
- Mieux évaluer les impacts sur l'économie et le patrimoine liés à la présence de la ligne nouvelle.

Prochaine réunion

Une nouvelle réunion pourra être organisée courant 4^{ème} trimestre 2007. Elle se tiendrait après la réunion des acteurs. RFF souhaite de plus poursuivre la démarche de consultation des acteurs sur le thème du « développement durable » et fera des propositions aux groupes de travail thématiques.