

## Association des Riverains de l'Ognon

### LGV : GARE au BRUIT

En 2004, RFF a fait un "Avant Projet Détaillé" (APD) de la LGV. Des cartes acoustiques ont été établies pour les communes les plus menacées par le bruit du passage des TGV.

Certaines communes n'ont pas bénéficié d'études acoustiques, c'est le cas de Sorans les Breurey, Traitiefontaine, Nouvelle les Cromary et peut-être d'autres. RFF en a décidé ainsi.

A la construction de la LGV Méditerranée, les riverains de la LGV ont été confrontés aux mêmes problèmes que nous. Dans le département de la Drôme, l'association COLERE 26 a fait un travail efficace, elle a obtenu le rachat de toutes les maisons situées à moins de 150 m de la LGV et de bonnes protections acoustiques.

Actuellement les habitants des villages où le chantier est en cours sont confrontés aux bruits insupportables de ce chantier. Ces nuisances sont provisoires puisque les travaux s'arrêteront à la mise en service de la LGV .Il n'en sera pas de même pour les bruits à subir aux passages des TGV qui eux, dureront plusieurs générations.

Devant l'inquiétude des riverains et à notre demande, le président de COLERE 26, A. VERBECKE, est venu animer une réunion technique sur le bruit le 11 mai 2007 à Recologne (25). Environ 50 personnes y participaient.

Par ce bulletin, nous vous transmettons le compte-rendu de cette réunion. Nous comptons sur vous, adhérents, sympathisants, riverains ou élus, pour diffuser ces informations et en faire bon usage dans les discussions et négociations que vous serez amenés à avoir avec RFF.

La mise en service de la LGV est prévue pour 2011. Sachez qu'il n'est pas trop tard pour rediscuter, voire contester les protections phoniques proposées par RFF, en cours de construction ou déjà réalisées et qu'il ne faut surtout pas attendre les "contrôles de conformité" à la mise en service de la ligne que vous promet RFF, car il sera trop tard.

N'oubliez surtout pas que c'est votre détermination qui vous permettra de limiter les dégâts acoustiques du passage des TGV à proximité des villages et des habitations et prenez conscience qu'un chantier aussi vaste, qui déploie autant de matériel ne tolérera pas de temps mort.



## RECOLOGNE - 11 mai 2007 - Information concernant les problèmes de bruit TGV Intervenant : A VERBECKE Président de COLERE 26

**Sur les cartes de bruit fournies aux communes par RFF en 2004, les mesures de bruit sont exprimées en Laeq, sans protections et avec protections pour des points donnés, et plus particulièrement les habitations.**

Le "laeq" mesure la quantité journalière d'un bruit discontinu calculé en décibels (dB). Légalement, la moyenne journalière ne doit pas dépasser 60 laeq entre 6 h et 22 h. C'est la valeur retenue par RFF dans l'étude de 2004.

**Légalement, le bruit est mesuré à 2 m d'une façade. Pour le confort ou l'inconfort des riverains, ce n'est pas la moyenne laeq (la loi) qui compte, c'est le passage d'un TGV.**

Pour apprécier le niveau de bruit à chaque passage de TGV, il faut ajouter 30 décibels (dB) à la mesure "laeq" donnée par RFF. Exemple pratique :

A un laeq de 54, on ajoute 30 dB : le bruit entendu est d'environ 80/84 dB pour un TGV qui passe en 17 secondes à 300 km/h. Pour notre LGV, il est prévu environ 55 passages de TGV dans une journée, dans un premier temps, dit RFF.

Selon le type de TGV, neuf, ancien, duplex, le bruit réel ressenti peut varier de 80/84 à 102 dB

**A noter : le seuil réglementaire de nocivité du bruit est de 80 dB, au delà, le port d'une protection auditive est obligatoire (décret 2006-892 du 17/2006)**

La vitesse a très peu d'influence sur le niveau

du bruit. Le bruit d'un TGV neuf est de : 93 dB, Pour un TGV ancien, il faut ajouter 9 dB soit 102 dB. Un TGV duplex est plus bruyant qu'un TGV ordinaire, il faut ajouter de 3 à 4 dB soit 97/98 dB;

Les TGV produisent des sons graves. Ils sont difficiles à atténuer. Le végétal n'est efficace que pour les sons aigus, il ne protège pas des sons graves. Au bruit TGV, il faut ajouter le bruit des caténaires.

Les phénomènes d'échos, de résonance (les collines, les maisons réfléchissent le bruit), ainsi que les conditions météo sont très importants. Ils ne sont pas pris en compte par RFF, bien que les conséquences soient significatives.

La surélévation de la LGV, la topographie (terrain plat, combes) constituent des facteurs aggravants très mal maîtrisés :

Exemple :

- surélévation de 5/6 m et maison en talus = + 5 à 6 dB (sans obstacle entre maison et LGV)
- écho ou résonance = + 3 à 4 dB

Autre phénomène dont il faut tenir compte : l'"effet surprise" au passage du TGV, il provoque un stress dû la variation rapide de l'effet sonore.

L'entretien des voies est peu fréquent **mais extrêmement bruyant (>110 dB)**. Il comprend le brassage du ballast et le meulage des rails, **il se fait la nuit**. Le meulage des roues se fait en site de maintenance.



Premiers piliers



Entrée nord d'Ormenans



Au milieu de la forêt

## CONSEILS pour une BONNE PROTECTION

### Les protections phoniques doivent être intégrées avant la mise en service de la LGV

Les protections phoniques ne doivent pas être verticales Elles doivent être :

- de 2 m au minimum à partir du niveau des rails,
- courbes,
- en matériaux absorbants enveloppant la ligne pour une meilleure diffraction.

Pour les ponts/routes : prévoir des matériaux absorbants.

Lorsque la voie est en surélévation, à partir de 10 m de hauteur, demander des murs en casquette (2 m de hauteur) car les merlons sont inefficaces.

Pour la protection d'une maison ou d'un village, la longueur de la protection doit être 2 fois plus longue que la distance qui sépare les habitations de la LGV et répartie également de part et d'autre de ces habitations, sans discontinuité.

**Attention aux merlons paysagers proposés par RFF : un merlon de 1 m de hauteur, en terre végétale, n'est pas efficace pour limiter les sons graves des TGV et il se tasse. S'il se dégrade, RFF n'est pas responsable, l'entretien en revient à la commune.**

Pour être efficace, la structure du merlon doit être en matériaux lourds et l'ensemble doit être couvert d'au moins 30 cm de terre végétale. **Sa hauteur doit être supérieure ou égale à 2 m par rapport au rail.**

Coût d'une protection "en casquette" (courbe) : 1000€/m environ. La SNCF fabrique ce genre de protection. Ce matériel est très fiable.

Dans le cas d'une LGV en surélévation, > à 10 m, demander des écrans de plus de 2 m en prévision de TGV duplex car des merlons seront inefficaces.

**Il faut éviter toutes discontinuités des protections : écrans, merlons... Un "trou" rend la protection inefficace.**

### Ce qu'il faut exiger de RFF et de vos élus:

- Avant la mise en service de la LGV (2011), il faut demander à RFF des essais de circulation de rames, simples et duplex avec les relevés de mesure des bruits réels de ces rames.
- Ne pas signer de Convention de rétrocession avec RFF des merlons paysagers sans une garantie de longue durée qui prévoit : le vieillissement des protections, leur entretien ou leur remplacement pour rester au niveau de bruits convenus.

Quelques exemples de niveau de bruit :

Le silence : 35 dB

L'ambiance normale : 45 dB

Une conversation : 60 dB

Un carrefour en ville : 80 dB

Info Télé

### Les effets pervers du TGV Est

Par delà les reportages à la gloire du TGV, la télé se paye l'audace, parfois, d'aborder l'envers du décor et la réalité des situations engendrées par les nouvelles lignes à très grande vitesse. C'est moins spectaculaire, c'est très court, et il faut tomber dessus, mais au moins c'est de l'info honnête.

Ainsi, début janvier, la chaîne France 3 a-t-elle eu l'audace de constater que le TGV Est (à l'image du TGV Méditerranée) a lui aussi des effets pervers sur le trafic des voyageurs.

En provoquant la disparition des trains Corail entre l'Est de la France et Paris, il met de nombreux habitués dans l'embarras.

Une jeune femme témoigne : pour rentrer le soir à Commercy, après 21h30, il n'y a plus de TGV. Or, son train Corail n'existe plus. Elle envisage de déménager pour se rapprocher de Paris. Et on nous parle d'aménagement du territoire...

La suppression des 10 trains Corail de la SNCF entraîne la mise en service, par la Région, de 8 TER. Pour remplacer. Cependant, la compensation n'y est pas, et notamment la compensation financière de l'État, ce que déplore le vice-président de la Région.

Quant au service rendu, il n'est pas non plus à la hauteur. En fin de reportage, le commentaire de la journaliste fait remarquer qu'avec les « Corail » on mettait 1h30 entre Paris et Commercy, et qu'avec les TER on mettra près de 3 heures... « Pour cause de grande vitesse » a-t-elle eu l'espièglerie d'ajouter.

## Extrait d'un "SPECIAL BRUIT" édité par la DIREN de Franche Comté (mai 2000)

« Chez soi, sur la voie publique, au travail, et même dans nos loisirs, nous sommes de plus en plus souvent exposés à des niveaux sonores gênants, voire excessifs. Le bruit se place d'ailleurs, dans les sondages au premier rang des nuisances subies par les Français.

S'il est vrai qu'il est lié à l'activité humaine, (et parfois naturelle: les bruits les plus terrifiants ne sont-ils pas ceux des orages ou des tremblements de terre ?), la vie moderne a considérablement augmenté les sources de bruit : mécanisation du travail, transports, amplification des sons, concentration urbaine des populations. »

**La lutte contre les bruits excessifs apparaît comme une nécessité pour la qualité du cadre de vie et de la santé publique.**

### Le bruit et la santé

Les effets du bruit sur la santé dépassent la sphère auditive et mettent en jeu notre organisme : fatigue excessive, irritabilité, perte d'attention, d'appétit, de sommeil, etc.... Les traumatismes de l'ouïe peuvent entraîner l'apparition d'acouphènes (sensation permanente de sifflement) ou la perte partielle ou totale de l'audition...

La lutte contre le bruit dépasse largement la protection de l'oreille. Elle concerne notre environnement, y compris hors de la ville. La création d'infrastructures de transport à grande vitesse (TGV, autoroute) étend le maillage de « zones grises » où le calme n'est plus garanti...

Il ne s'agit pas de supprimer le bruit, ce serait nier l'activité humaine. Il s'agit en revanche de lutter contre les excès de bruit, les bruits non désirés. La modification des comportements de chacun, la réduction des bruits à la source par des choix techniques appropriés, la maîtrise des modes d'aménagements générateurs de bruits (déplacements) constitue un gigantesque chantier auquel chacun doit prendre sa part, et auquel le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement entend participer.

« *Quand arrêterons nous de construire autoroutes, lignes nouvelles de train... quand allons nous considérer que ce que nous avons pourrait être mieux valorisé et de ce fait, SUFFISANT? » (NDLR ARO)*

Près de Courchapon



Photos envoyées par nos amis d'**Actif en Bresse**, merci à eux. N'oublions pas que la Branche Sud est toujours en discussion!

### BULLETIN D'ADHESION

*L'association des Riverains de l'Ognon est à votre service pour toute demande de renseignements juridiques ou autres (dossier DUP 2000, carrière, enquête loi sur l'eau, problèmes de bruit...)*

*La chose la plus évidente du monde, c'est qu'on n'a rien sans rien, et l'ARO ne fait pas exception à la règle! Le bulletin... le courrier... les photocopies (notre photocopieur est en panne définitive) etc... tout cela coûte cher à l'association. C'est pourquoi nous attendons un soutien financier -même modeste- les petits ruisseaux font les grandes rivières...*

*Nous attendons aussi des informations sur le chantier TGV et votre aide pour la diffusion de ce bulletin. N'hésitez pas à nous solliciter. Pour tous renseignements, adhésion ou soutien, vous pouvez vous adresser à :*

**Association des Riverains de l'Ognon, la gare 70150 Chenevrey**  
**Tel : 03 84 32 23 03 ou 03 81 58 13 30**

**Rappel: adhésion 5€ minimum par an**