



Réunion publique thématique

Dax, le mercredi 20 septembre 2006

Thème 3. La qualité de vie

Les nuisances sonores

Présenté par



auprès de





Qui sommes-nous ?

- Une **fédération**, créée en 1936
- Association née de la volonté des **quartiers de Pessac**
 - d'unir leurs forces
 - de coopérer
 - 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
 - dans l'élaboration des projets
- **Les habitants** sont considérés comme des citoyens
 - concrets
 - appréhendés dans leur globalité (âge, sexe, niveau social,...)
- **Notre expérience** : celle de l'habitant usager



Notre expérience en matière de bruit

- **Le bruit, première nuisance environnementale perçue par les Français**
- **Trois types d'infrastructures sources de bruit à Pessac :**
 - **Routières** de type autoroutier (la rocade)
 - **Ferroviaires** : une voie ferrée ancienne supportant tous les types de trafics :
 - Voyageurs (local, national, international)
 - Fret
 - Voie saturée dans ces deux domaines
 - **Aéroportuaires** (aéroport de Mérignac)
 - Pessac est sur la trajectoire de la piste sécante
 - Fédération : membre de la Commission consultative d'environnement de l'aéroport
 - Directive européenne de lutte contre les nuisances sonores inspirée des règles applicables dans le domaine aéronautique



Le bruit ferroviaire

- Réputation du mode ferroviaire : respect de l'environnement
- Sa relative faiblesse : les nuisances sonores

Mode	Routier	Ferroviaire
Population gênée	21 %	2%
Ressenti	Permanent attendu	Intermittent surprenant
Habitude	Très faible	importante

- Principale revendication des riverains et des élus : le bruit
- Conclusion : la réduction du bruit ferroviaire est un objectif majeur de création de nouvelles infrastructures pour leur acceptabilité, notamment en milieu urbain



Sources du bruit ferroviaire

- **Deux sources :**
 - **Bruit de roulement : interface**
 - du mobile (roues du train)
 - du support fixe (rail)
 - **Bruit aérodynamique**
 - Interaction air-train
 - Fonction de la vitesse
 - Équivalent au bruit de roulement au-delà de 300 km/h
 - Négligeable en agglomération
- **Propagation du bruit, fonction de :**
 - Configuration du terrain (déblai, remblai)
 - Conditions météorologiques
- **Niveau de gêne, fonction de :**
 - Proximité de la voie
 - Sensibilité et activité des riverains
 - Fréquence des occurrences bruit
 - Temporalité (jour, soirée, nuit)
- **Conclusion :** la maîtrise du bruit ferroviaire implique une approche globale de ce mode



Maîtrise du bruit ferroviaire

- **À la source :**
 - Les roues (système de freinage)
 - Les rails
- **Par écrans entre la source et les riverains**
 - Déblai
 - Murs anti-bruit
 - Isolation phonique des bâtiments
- **Par limitation de la population exposée :**
 - **Par restructuration de l'implantation :**
 - De l'habitat
 - Des activités sensibles
 - **Opportunité d'aménagement :**
 - Urbain
 - Rural
 - Solutions du Conseil Régional d'Aquitaine et propositions de la Chambre d'Agriculture
- **Par maîtrise du trafic**
- **Conclusion :** privilégier la réduction à la source du bruit ferroviaire, les écrans ayant une fonction subsidiaire ou complémentaire suivant leurs limites et inclure la lutte contre le bruit comme une opportunité d'aménagement global



Incidences des préconisations sur le projet

- Une infrastructure totalement nouvelle
- Mise en place d'un matériel roulant totalement nouveau bénéficiant des dernières avancées technologiques
 - Roulement
 - Freinage
 - Aérodynamique
- Non jumelage de la voie nouvelle avec les voies de trafic existant en milieu urbain
- Mise en déblai de la voie dans les zones peuplées
- Tronc commun de sortie d'agglomération avec des voies ayant la même vocation et la même direction générale (LGV Arc méditerranéen et LGV Arc atlantique)
- Possibilité de couplage avec les infrastructures routières hors zone urbaine
- Opportunité d'aménagement urbain et rural intégrant la problématique *bruit*
- **Conclusion** : dans ce projet, les objectifs de maîtrise du bruit ferroviaire sont permis par les choix précités et sont réalisables grâce à une coopération de l'ensemble des acteurs du territoire et du mode ferroviaire