

2024

Contribution à l'enquête publique  
environnementale sur le projet AFSB



Jean-Robert THOMAS

LGVEA

06/08/2024

## **Contribution LGVEA à l'EP environnementale sur les AFSB**

### **Bruit : la SNCF reste sourde**

#### I-Les données SNCF Réseau et la réglementation

Au §7-3-6 de la pièce A de la présentation du dossier d'autorisation environnementale (cf. <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-afsb/voir?document2=114221> ) nous pouvons lire que SNCF Réseau envisage « *Le linéaire de protections acoustiques de type écrans est de 1 980 ml pour ce secteur, de part et d'autre des voies* ».

Toujours à l'intérieur de cette pièce A nous apprenons que les travaux peuvent avoir lieu de jour comme de nuit afin de maintenir au mieux la circulation ferroviaire :

*« Ces conditions de travail sont principalement obtenables la nuit, lors de l'absence de circulations commerciales sur les voies ferrées, et aussi lors de certaines périodes spécifiques qualifiées d'opération « coup de poing » qui peuvent durer 12h, 24h... et jusqu'à 96h consécutives. Ces opérations se déroulent lors de week-ends ordinaires ou lors de « ponts » combinés avec les jours fériés. Il convient alors de réserver ces dates plusieurs années à l'avance, lors de cadrage capacitaire à grande échelle (pré-inscription à A-5) ».*

Ces contraintes résultent principalement d'une obligation de maintien de la circulation ferroviaire durant les travaux comme c'est rappelé au § 8-3-1 : « *Les travaux d'Aménagements Ferroviaires du Sud de Bordeaux seront réalisés en maintenant l'exploitation ferroviaire. Il s'agit d'une contrainte forte sur la réalisation des travaux* ».

C'est au § 8-3-3 de cette même pièce A que SNCF Réseau expose plus largement le programme de protection acoustique qu'elle entend déployer lors de ces travaux.

D'ores et déjà SNCF Réseau précise les bâtis qui seront affectés par le bruit avec protection à la source (murs antibruit) dans les différentes communes traversées par les AFSB (§8-3-3). Notons entre autre que sur Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans 12 bâtis seraient exposés à des nuisances sonores malgré la mise en place de protections à la source.

**Bâties exposés à des nuisances sonores dans le secteur géographique n° 1**  
(Source : SIXENCE, 2022)

Communes	Nombre de bâtis exposés au-dessus des seuils réglementaires sans protection à la source	Nombre de bâtis exposés au-dessus des seuils réglementaires avec protections à la source
Bègles	57	19
Villeneuve-d'Ornon	5	4
Cadaujac	17	6
Saint-Médard-d'Eyrans	18	6
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>35</b>

Pour l'ensemble des AFSB SNCF Réseau déclare : « Le projet crée 15 Points Noirs du Bruit ferroviaire. Au total 25 bâtiments dépassent les seuils de définition d'un PNB ferroviaire. Après protection à la source, 17 subsistent, pour lesquels des mesures complémentaires seront prises ».

Selon les données fournies par le Centre d'information sur le bruit (CidB) (cf. <https://www.bruit.fr/particuliers/bruit-des-transports/bruit-ferroviaire/voie-existante/la-resorption-des-qponts-noirsq-du-bruit>) qui étudie la gêne occasionnée par le bruit des infrastructures ferroviaires, les contributions de ces nuisances seraient des moyennes sonores dépassant « 70 dB(A) LAeq le jour (période 6h00-22h00) ou 65 dB(A) LAeq la nuit (période 22h00-6h00) ».

On peut se reporter aussi aux données officielles SNCF Réseau à propos du bruit ferroviaire accessibles par le lien suivant : <https://www.sncf-reseau.com/fr/developpement-durable/bruit-ferroviaire> où il est écrit que un « point noir de bruit » qualifie un bâti subissant « ... une « exposition moyenne » d'au moins 73 dB(A) le jour (6h-22h) et/ou 68 dB(A) la nuit (22h-6h) ».

On voit ici l'ambiguïté qui peut apparaître dans ces définitions et les niveaux sonores retenus.

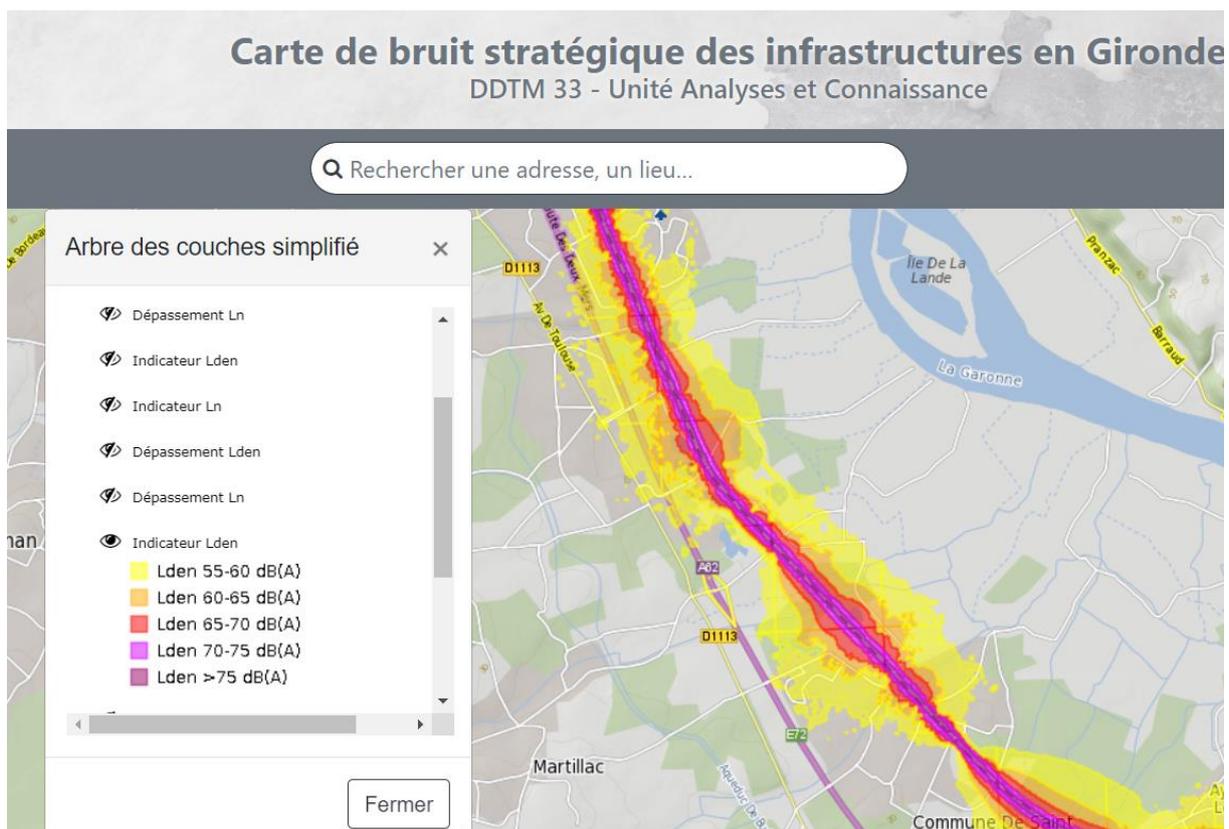
Nous reviendrons plus en détail sur la réglementation officielle du bruit ferroviaire qui est inscrite dans les textes suivants : « Le bruit ferroviaire est encadré par les différents volets de la loi de 1992 relative à la lutte contre le bruit et codifiée dans les articles L 571-9 et 10 du Code de l'environnement et ses décrets d'application, repris dans les articles R571-432 à R571-52 ».

Toujours par les données du CidB nous retenons les sources de la réglementation en matière de bruit ferroviaire sur les infrastructures nouvelles ou faisant l'objet de modifications : « Le bruit des infrastructures ferroviaires, nouvelles ou faisant l'objet de modifications, est réglementé par l'article L571-9 du Code de l'environnement, le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 8 novembre 1999 (spécifique aux voies ferroviaires) ».

Enfin, pour information nous retenons les données du CidB concernant le bruit des infrastructures de transports terrestres<sup>1</sup> (**routières et ferroviaires** cf. <https://www.bruit.fr/particuliers/bruit-des-transports/bruit-ferroviaire/habitation-nouvelle/classement-des-voies-bruyantes>) avec plus particulièrement les infrastructures ferroviaires « ... interurbaines de plus de 50 trains par jour, ainsi que les infrastructures ferroviaires urbaines et des lignes de transports collectifs en site propre de plus de 100 trains par jour » pour lesquelles un classement en catégories est présenté par le tableau suivant :

Niveau sonore de référence $L_{Aeq}(6h-22h)$ en dB(A)	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}(22h-6h)$ en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	Catégorie 1 - la plus bruyante	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	Catégorie 2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	Catégorie 3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	Catégorie 4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	Catégorie 5	10 m

A l'heure actuelle, suite à un Arrêté préfectoral de la Gironde en date du 27 juin 2022, une représentation graphique officielle (cf. <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=55df9a41-9cbb-40a4-aec0-713608565a8d>) de la carte de bruit stratégique des infrastructures en Gironde indique clairement des niveaux de bruit ferroviaire importants ( $L_{den}$  de 65 dB(A) à  $>75$  dB(A)) sur la ligne 640000 dans les communes de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans.



Ainsi par cette analyse préliminaire des données SNCF réseau et des données réglementaires nous pouvons déjà souligner tout à la fois les nuisances acoustiques actuelles référencées principalement sur les communes de Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans, tant sur les tracés routiers (D1113 et A62) que ferroviaires (ligne 640000 classée 2 dans l'annexe à l'arrêté préfectoral du 2 juin 2016).<sup>2</sup>

CLASSEMENT SONORE DES VOIES FERROVIAIRES

Numéro de Fax	Ligne	Début	Fin	Nombre de voies	Laeq jour	Laeq nuit	Catégorie
64000	Bordeaux à Sète	Bordeaux Saint Jean	Limite de département	2 voies ou plus	77	76	2

## II-Analyse de l'étude acoustique des AFSB présentée par SNCF Réseau

Nous étudions maintenant plus précisément l'étude acoustique de SNCF Réseau dans l'enquête environnementale des AFSB (cf. Microsoft Word - Dossier\_AFSB\_2022\_Etude acoustique\_V9\_sixense.docx dans <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-afsb/documents#collapse114231> ).

SNCF Réseau introduit son étude en précisant les relations entre les données LAeq et Lden qui sont, selon elle, approchées : ainsi on peut lire au §1.4.1 « *Remarque : Lors de l'étude acoustique du GPSO en phase EPDUP, les calculs ont été effectués selon les indicateurs LAeq (6h-22), LAeq (22h-6h) et Lden. Les résultats ont montré que les valeurs en Lden n'apportent pas de renseignement complémentaire (un bâtiment Point Noir du Bruit selon l'indicateur Lden l'est également selon les indicateurs LAeq cf. paragraphe 0). En phase Pré-PRO les calculs sont donc réalisés uniquement pour les indicateurs LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h) ».*

Au § 1-4-3-1 de l'étude acoustique SNCF Réseau décrit que la modification significative d'une infrastructure consiste notamment quand « *...elle résulte de travaux, dits de modernisation visant à modifier les caractéristiques des voies et permettant << d'améliorer les conditions de circulation >> : travaux qui visent à relever les vitesses de circulation et travaux d'augmentation de capacité ou d'élargissement des lignes existantes par l'aménagement de voies supplémentaires ».*

Le projet AFSB répond selon nous de ce critère et doit prendre en compte les nuisances acoustiques qui en résultent.

En préalable sur le plan réglementaire SNCF réseau évoque succinctement les principales définitions de mesure de bruit comme on peut le découvrir au début de [l'étude acoustique](#) (page 5) :

### 1.2. Rappels d'acoustique

La potentialité de gêne due au bruit d'une infrastructure de transports terrestres est caractérisée par des indicateurs qui prennent en compte les nuisances sonores des périodes représentatives de la gêne des riverains de jour et de nuit. Les indicateurs de gêne ainsi que les périodes à prendre en compte sont :

- ▶ Pour la période diurne, le niveau de pression acoustique équivalent pondéré A pendant la période de 6 heures à 22 heures (noté LAeq (6h-22h)),
- ▶ Pour la période nocturne, le niveau de pression acoustique équivalent pondéré A pendant la période de 22 heures à 6 heures (noté LAeq (22h-6h)),
- ▶ Pour la journée complète, le niveau de bruit global (jour, soir, nuit) pour qualifier la gêne (noté Lden).

#### Définitions :

- ▶ Le LAeq (Niveau sonore équivalent pondéré A) correspond à la dose de bruit reçue (énergie acoustique cumulée) pendant une période donnée à un emplacement donné. Il s'exprime en décibels (dB) pondérés A (dB(A)). La pondération A est un filtre de pondération prenant en compte le fait que l'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences (graves – médiums – aigus).
- ▶ Le Lden (LDay-Evening-Night) représente le niveau annuel moyen sur 24h évalué à partir de niveaux moyens de journée (6h-18h), soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h). Dans son calcul, les niveaux moyens de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A). En d'autres termes, cet indicateur de bruit est associé à la gêne acoustique globale liée à une exposition au bruit de longue durée et tient compte du fait que le bruit subi en soirée et durant la nuit est ressenti comme plus gênant.

S'agissant du « principe d'antériorité » en matière de logements SNCF Réseau (cf. §1-4-2-2 [étude acoustique](#) ) on relève que « *L'étude de l'impact acoustique de l'infrastructure concerne les bâtiments dits sensibles au bruit (logements, locaux d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, bureaux) et dont le permis de construire a été autorisé avant l'existence administrative de l'infrastructure ».*

#### 1.4.2.2. Principe d'antériorité des bâtiments

L'étude de l'impact acoustique de l'infrastructure concerne les bâtiments dits sensibles au bruit (logements, locaux d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, bureaux) et dont le permis de construire a été autorisé avant l'existence administrative de l'infrastructure.

Toutefois, le critère d'antériorité n'est pas opposé aux habitations dont le dépôt du permis de construire est antérieur au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

L'application de ce principe d'antériorité est décrite par l'article 9 du décret 95-22 du 9 janvier 1995 :

- ▶ publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret du 23 avril 1985 susvisé ;
- ▶ mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du 2<sup>e</sup> paragraphe de l'article R. 121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
- ▶ inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;
- ▶ mise en service de l'infrastructure ;
- ▶ publication des arrêtés préfectoraux portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit situés à son voisinage, pris en application de l'article 13 de la loi du 31 décembre 1992 susvisée.

Afin de traiter les riverains de manière homogène, tous les bâtiments existants repérés via le repérage terrain sont pris en compte dans les calculs.

Nous devons donc en déduire que ces bâtiments ont été construits (ou ont eu leur permis de construire) avant la DUP des AFSB qui date du 25/11/2015. On doit aussi prendre en compte l'article 9 du décret 95-22 du 9 janvier 1995 (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT00000367425> ) qui évoque d'autres conditions pour le « principe d'antériorité »<sup>3</sup> :

Art. 9. - Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres n'est pas tenu de prendre les mesures prévues à l'article 1er à l'égard des bâtiments voisins de cette infrastructure dont la construction a été autorisée après l'intervention de l'une des mesures suivantes:

- 1o Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret du 23 avril 1985 susvisé;
- 2o Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a du 2o de l'article R. 121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables;
- 3o Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable;
- 4o Mise en service de l'infrastructure;
- 5o Publication des arrêtés préfectoraux portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit situés à son voisinage, pris en application de l'article 13 de la loi du 31 décembre 1992 susvisée.

SNCF Réseau s'attache (cf. § 1-4-3-3 de l'étude acoustique) au respect des valeurs réglementaires en matière de niveau sonore ferroviaire comme exposé dans le tableau suivant :

Le tableau suivant détaille les seuils réglementaires pour tous les types de bâtis et pour les périodes jour et nuit :

Usage et nature des locaux	Zone d'ambiance sonore préexistante (toutes sources)	Période diurne (6h-22h)		Période nocturne (22h-6h)	
		Contribution sonore ferroviaire initiale	Contribution sonore ferroviaire maximale admissible après travaux <sup>(1)</sup>	Contribution sonore ferroviaire initiale	Contribution sonore ferroviaire maximale admissible après travaux <sup>(1)</sup>
Logements	Modérée	≤ 63dB(A)	63 dB(A)	≤ 58 dB(A)	58 dB(A)
		> 63 dB(A) et ≤ 68 dB(A)	Contribution sonore ferroviaire initiale	> 58 dB(A) et ≤ 63 dB(A)	Contribution sonore ferroviaire initiale
Etablissements de santé, de soins et d'actions sociale <sup>(2)</sup>	Non modérée	> 68 dB(A)	68 dB(A)	> 63 dB(A)	63 dB(A)
		Indifférente	68 dB(A)	Indifférente	63 dB(A)
Etablissements de santé, de soins et d'actions sociale <sup>(2)</sup>	Indifférente	≤ 63 dB(A)	63 dB(A)	≤ 58 dB(A)	58 dB(A)
		> 63 dB(A) et ≤ 68 dB(A)	Contribution sonore ferroviaire initiale	> 58 dB(A) et ≤ 63 dB(A)	Contribution sonore ferroviaire initiale
Etablissements d'enseignement sauf les ateliers bruyants et les locaux sportifs	Indifférente	> 68 dB(A)	68 dB(A)	> 63dB(A)	63 dB(A)
		≤ 63 dB(A)	63 dB(A)		Pas d'obligation

,où la contribution sonore ferroviaire maximale admissible après travaux concernant les logements ne devrait pas excéder, selon le classement d'ambiance sonore préexistante (modérée ou non modérée), à 63-68 dB(A) en période diurne et 58 à 63 dB(A) en période nocturne.

Pour les rétablissements routiers un tableau similaire fixe les maxima de contributions sonores admissibles comme donnés dans le tableau ci-après.

#### 1.4.3.4. Objectifs réglementaires pour une infrastructure routière (rétablissement routier)

Dans le cas où la modification routière est significative (augmentation des niveaux sonores à terme avec projet par rapport aux niveaux sonores à terme sans modification supérieure à 2 dB(A)) les contributions sonores routières maximales admissibles (arrêté du 5 mai 1995) sont définies dans le tableau suivant.

Usage et nature des locaux	Zone d'ambiance sonore préexistante (toutes sources)	Période diurne (6h-22h)		Période nocturne (22h-6h)	
		Contribution sonore routière initiale	Contribution sonore routière maximale admissible après travaux <sup>(1)</sup>	Contribution sonore routière initiale	Contribution sonore routière maximale admissible après travaux <sup>(1)</sup>
Logements	Modérée	≤ 60 dB(A)	60 dB(A)	≤ 55 dB(A)	55 dB(A)
		> 60 dB(A) et ≤ 65 dB(A)	Contribution sonore routière initiale	> 55 dB(A) et ≤ 60 dB(A)	Contribution sonore routière initiale
Etablissements de santé, de soins et d'actions sociale <sup>(2)</sup>	Non modérée	> 65 dB(A)	65 dB(A)	> 60 dB(A)	60 dB(A)
		Indifférente	65 dB(A)	Indifférente	60 dB(A)
Etablissements de santé, de soins et d'actions sociale <sup>(2)</sup>	Indifférente	≤ 60 dB(A)	60 dB(A)	≤ 55 dB(A)	55 dB(A)
		> 60 dB(A) et ≤ 65 dB(A)	Contribution sonore routière initiale	> 55 dB(A) et ≤ 60 dB(A)	Contribution sonore routière initiale
Etablissements d'enseignement sauf les ateliers bruyants et les locaux sportifs	Indifférente	> 65 dB(A)	65 dB(A)	> 60dB(A)	60 dB(A)
		≤ 60 dB(A)	60 dB(A)		
Etablissements d'enseignement sauf les ateliers bruyants et les locaux sportifs	Indifférente	> 60 dB(A) et ≤ 65 dB(A)	Contribution sonore routière initiale		Pas d'obligation
		> 65 dB(A)	65 dB(A)		
Locaux à usage de bureaux	Modérée	> 65 dB(A)	65 dB(A)		
		Indifférente	65 dB(A)		
	Autre		Pas d'obligation		Pas d'obligation

(1) Ces valeurs sont supérieures de 3 dB (A) à celles qui seraient mesurées en champ libre ou en façade, dans le plan d'une fenêtre ouverte, dans les mêmes conditions de trafic, à un emplacement comparable. Il convient de tenir compte de cet écart pour toute comparaison avec d'autres réglementations qui sont basées sur des niveaux sonores maximaux admissibles en champ libre ou mesurés devant des fenêtres ouvertes.

(2) Pour les salles de soins et les salles réservées au séjour de malades, ces niveaux sont abaissés de 3dB (A).

**Toutes ces données et définitions sont complexes et nous semblent peu pertinentes pour la compréhension des publics participant à l'EP environnementale des AFSB.**

Notons toutefois que les valeurs sonores limites autorisées dans le cadre de la création de rétablissements routiers compris dans le projet AFSB ne devraient pas dépasser 55 à 65 dB(A) après travaux.

Il faut aussi tenir compte des PNB (**points noirs du bruit**) tels que décrits dans le §1-4-5 de l'étude acoustique SNCF Réseau. On retiendra que dans tous les cas SNCF Réseau devra réduire ces nuisances comme l'explique le tableau suivant (cf. §1-4-5) :

Indicateur de bruit	Seuil de définition d'un PNB <sup>(*)</sup>	Objectif acoustique de résorption d'un PNB
L <sub>Aeq</sub> (6h-22h)	73	68
L <sub>Aeq</sub> (22h-6h)	68	63
L <sub>den</sub>	73	-
L <sub>night</sub>	65	-

, et selon l'assurance donnée par SNCF Réseau dans sa formulation : « En conséquence, même si la modification n'est pas significative (augmentation des niveaux de bruit de moins de 2 dB(A) après travaux à terme), les niveaux de bruit dépassant 73 dB(A) de jour et 68 dB(A) de nuit (en L<sub>Aeq</sub>) devront être respectivement ramenés à 68 dB(A) de jour et 63 dB(A) de nuit (en L<sub>Aeq</sub>) ».

Nous devons toutefois attirer l'attention des commissaires en charge de l'enquête publique environnementale des AFSB quant au cas des conditions et traitements de **multi expositions** (ferroviaires et routières cf. §1-4-6) qui seraient alors laissées à l'initiative de SNCF Réseau comme semble l'indiquer la citation : « Il n'existe pas de seuils acoustiques réglementaires à respecter en zone de multi-exposition. Un classement des zones de bâtis en situation de multi-exposition est effectué fonction des résultats de calculs en façade des bâtiments concernés. Le cas échéant, des protections acoustiques sont proposées pour limiter la gêne des riverains ».

Pour compléter le flou qui peut résulter d'une abondance de cas dans la réglementation acoustique exposée par SNCF Réseau supra il nous faut mettre en exergue ce qu'il en est de « l'horizon d'étude » exposé au §1-4-7 : « Aussi, afin de s'assurer qu'il n'y a pas de différence en phase Pre-Pro, les calculs en situations de référence et de projet sont effectués à l'horizon intermédiaire (2032) qui correspond à la mise en service du projet AFSB et à l'horizon long terme (2062) correspond à 30 ans après la mise en service du projet AFSB ».

Pour le citoyen participant à l'enquête publique environnementale sur les AFSB toutes ces conditions semblent complexes et peu explicites au regard des questions qu'il peut se poser sur ses conditions de vie de riverain autour de l'infrastructure AFSB.

Afin d'apporter des éclaircissements sur ces notions complexes et de compléter notre information nous préconisons de se référer à un tiré à part sur les études acoustiques liées aux AFSB en provenance du projet de PPBE en Gironde<sup>4</sup> (4 -ème échéance 2024-2029) qui a été soumis à consultation du public du 19 avril au 19 juin 2024 où il est noté « Une étude acoustique a été menée pour le projet Aménagements Ferroviaires Sud Bordeaux AFSB en mars 2022. Des mesures de protections acoustiques devront être mises en œuvre par le projet. Les calculs ont été réalisés en façade des bâtiments riverains à l'horizon de la mise en service (2025) et à long terme (2055). 162 bâtiments nécessitent une protection acoustique (172 à long terme) et seront nécessaires 9579 m de protections acoustiques à la source de type écran absorbant et l'isolation acoustique de façade pour 48 bâtiments ».

Si l'on reprend l'exemple donné à la page 61 de l'étude acoustique (cf. <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-afsb/voir?document2=114227> ) qui rapporte les résultats de mesure de bruit en façade réf PF10 (habitation située au 15 rue des Iris-33650- Saint Médard d'Eyrans à 60 m à vol d'oiseau de la voie ferrée) nous relevons quelques constats/questions suivantes.

Les mesures laissent apparaître des relevés acoustiques variables selon le type de trains (TGV ; TER...) ,et la période auscultée (6-22h et 22-6h), mais les valeurs sont exprimées en L<sub>Aeq</sub><sup>5</sup> ce qui est une valeur moyennée de bruit. Or le graphique associé à ces mesures montre de manière explicite que des pics de bruit instantané sont répertoriés au-delà de 70-80 dB(A), ce qui est souligné par l'observation associée « bruit au passages épisodiques de trains très perceptible ».

Notons aussi que le tableau de résultats pour le PF10 nous apprend qu'au total, en 24 heures, on ne comptabilise que 47+7=54 passages de trains (tous types confondus TGV, TER...).

### III-AFSB, un projet coûteux, inutile et générateur de nuisances

Selon notre association, et le suivi qu'elle a effectué depuis les débats publics de 2005-2006 concernant le GPSO, le sous-projet AFSB nous paraît coûteux (une VAN négative pour le projet AFSB était déjà établie dès 2014)<sup>6</sup>. Avec une estimation dépassant aujourd'hui 900 millions d'euros courants<sup>7</sup>, et que nous supposons être dépassée dans les prochaines années, le coût des AFSB nous semble prohibitif pour le service attendu aux usagers.

Cela est d'autant plus préjudiciable pour les finances publiques, et le contribuable, que des dispositions législatives et réglementaires viennent renforcer cet effet par l'imposition de taxes (TSE, taxe supplémentaire de séjour...)<sup>8</sup>.

Cela est d'autant plus fâcheux que nous sommes nombreux à contester auprès de SNCF Réseau, et par voie juridique, l'iniquité d'un tel projet censé, selon SNCF Réseau, renforcer le service ferroviaire au quotidien pour les TER, alors que l'analyse des AFSB démontre qu'il favorise l'arrivée rapide des TGV dans la métropole bordelaise et restreint la capacité du service pour les TER.

Ainsi l'association TRANS'CUB par la voix d'un membre spécialiste du ferroviaire a pu démontrer devant un parterre d'associations et d'élus l'inadéquation des solutions de SNCF Réseau dans les AFSB pour l'accroissement du service TER.<sup>9 10</sup>

La démonstration de [l'inadéquation des AFSB au service TER des usagers du quotidien](#) a été reprise par plusieurs élus sous l'impulsion de Sophie Mette, députée, qui ont interpellé le gouvernement à ce sujet le 30 janvier 2024.<sup>11</sup>

Un article du Figaro publié le 1<sup>er</sup> décembre 2023 rend compte des sérieux doutes émis par plusieurs élus (députés, sénateurs, maires...) sur la création de la 3<sup>ème</sup> voie ferrée inscrite dans les AFSB.<sup>12</sup>

*Figure 1 Extrait présentation spécialiste Trans'Cub sur projet AFSB*

#### **2°) Une 3<sup>ème</sup> voie, objet des AFSB, est prévue par le dossier d'enquête publique Le dossier d'enquête publique de 2014 sur les Aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB) a prévu :**

- La suppression des quais latéraux à Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard-d'Eyrans ;
- La création d'une 3<sup>ème</sup> voie de circulation entre Bègles et St Médard d'Eyrans dédiée aux TER périurbains ;
- La création d'une 4<sup>ème</sup> voie de circulation et d'un quai central pour la montée et la descente des voyageurs aux gares de Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint-Médard d'Eyrans ;
- En même temps, la banalisation des voies entre Bordeaux et Saint-Médard-d'Eyrans qui permet la circulation des trains en sens inverse, notamment en cas d'incidents ou de travaux ; • Et aussi, la suppression des 6 passages à niveau

Résultat : les TER omnibus Bordeaux-Langon et Langon-Bordeaux seraient condamnés à circuler sur la 3<sup>ème</sup> voie et à devoir se croiser obligatoirement à Villenave d'Ornon, Cadaujac et Saint Médard d'Eyrans. Cette circulation en voie unique réduisait inévitablement les possibilités d'augmenter le nombre de TER.

#### **3°) La variante V2M (Voie 2 Mixte) a été retenue en mai 2022**

SNCF Réseau s'est rendu compte que tous les TER ne pourraient pas circuler sur la 3<sup>ème</sup> voie et a proposé à la Région Nouvelle-Aquitaine de reconstruire les quais le long de la voie 2 Langon-Bordeaux pour permettre aux TER omnibus de l'emprunter et de s'arrêter à Saint-Médard d'Eyrans, Cadaujac et Villenave d'Ornon. La Région a donné son accord pour cette modification qui a

augmenté le coût du projet. Cette variante dite V2M a été validée par le comité de pilotage de mai 2022.

Résultat prévu : pour la circulation de tous les trains, la future V2M retrouverait les mêmes caractéristiques que la voie 2 actuelle.

Pour appuyer notre argumentaire sur l' inadéquation des AFSB aux besoins des usagers du TER, il nous faut entendre notre étonnement devant les données de fréquences de dessertes affichées par SNCF Réseau dans la [pièce I1 du mémoire en réponse](#) sur avis émis sur le dossier (cf. page 8 §5.3.1.3). On y découvre que la desserte prévisionnelle par jour pour la gare de Saint Médard d'Eyrans (en projet avec ou sans LN) serait inchangée (nb=22) par rapport à la fréquence actuelle affichée !

**On est loin des annonces répétées de SNCF Réseau sur le bien-fondé des AFSB pour l'accroissement du service TER.**

Au-delà de ces considérations politiques et économiques qui nous confortent dans notre refus des AFSB, les considérations de nuisances acoustiques, objet principal de notre contribution, sont majeures pour les riverains du projet.

Plusieurs considérations sur ce point sont portées à la connaissance de la commission d'enquête environnementale sur les AFSB.

Il s'agit tout d'abord de l'importante et complexe législation et réglementation en matière de nuisance acoustique ferroviaire dont nous avons brossé quelques facteurs supra.

Ceci vient complexifier l'assimilation et le jugement du citoyen appelé à contribuer à la présente enquête publique, d'autant plus au regard de la durée restreinte de sa tenue en période estivale (15/07/2024>13/08/2024).<sup>13</sup>

On doit regretter aussi que la réglementation applicable en matière de niveau sonore pour le ferroviaire dans le cadre des AFSB (cf. supra) ne tienne pas compte des mesures envisagées dans la modification expérimentale de la réglementation applicable suite aux dispositions initiées par Madame Elizabeth Borne alors ministre de la Transition écologique puis première ministre.<sup>14</sup>

L'arrêté du 29 septembre 2022<sup>15</sup> évoque en effet la prise en compte des pics de bruit et non du seul bruit moyen (Laeq) par une mesure nommée LpASmax.

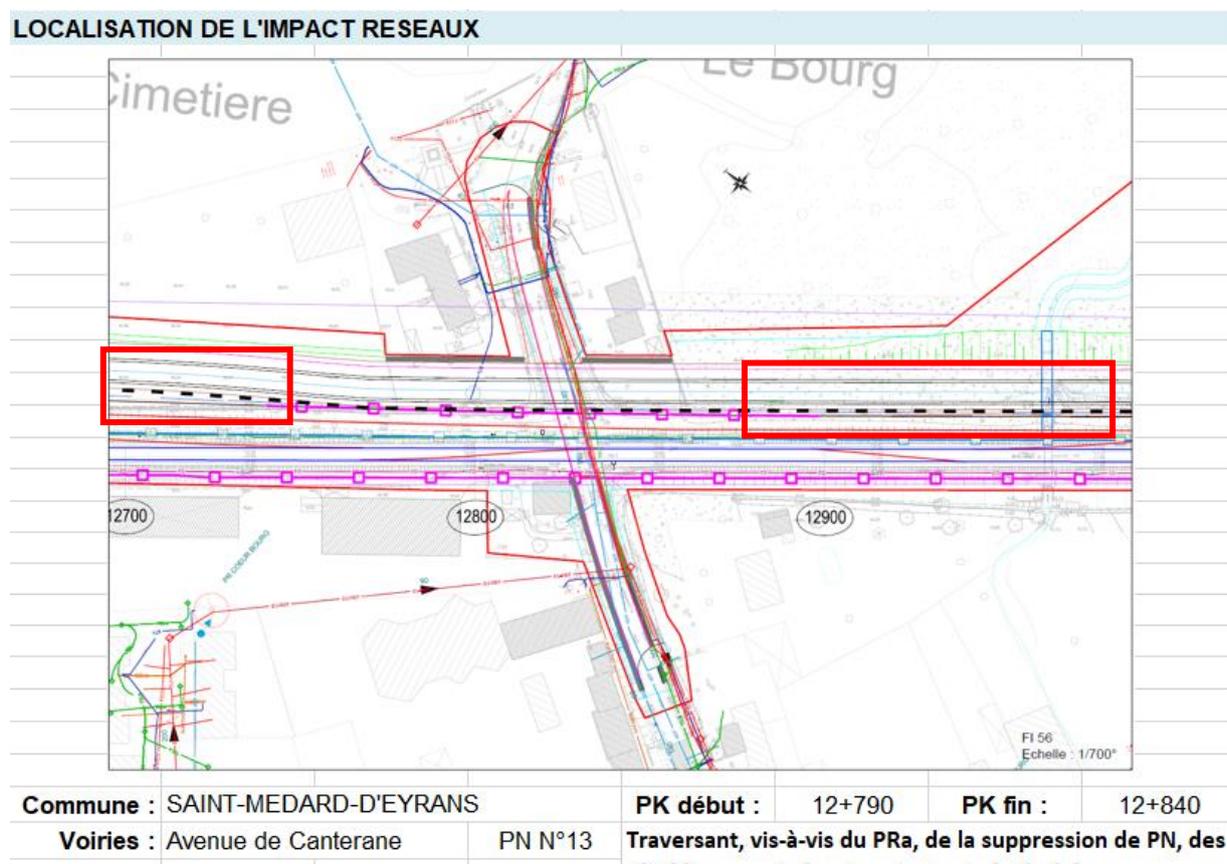
Ces dispositions sont d'ailleurs rappelées dans un document officiel d'avril 2023 intitulé « [Engagements de l'Etat Lignes nouvelles Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax](#) qui au §2.3 mentionne l'application et la prise en compte des pics de bruit.

**La prise en compte de ces dispositions de manière permanente et applicables aux AFSB<sup>16</sup> serait au bénéfice de l'environnement sonore que devraient subir les riverains.**

Il nous faut aussi dénoncer les manquements constatés sur certaines sections du linéaire des AFSB dans la pose des protections phoniques.

Ainsi, et à titre d'exemple seulement, il nous faut signaler l'absence de protection phonique (tirets en rose) à l'est de certains tronçons des AFSB comme le montre le schéma ci-dessous aux abords du PN13 (zones référencées en cadres rouges).

Figure 2 Schéma issu du Cahier des fiches d'incidence réseaux AFSB MC1 TITU--RRNI33XA1



SNCF Réseau, et RFF auparavant, justifiait ces manquements par une absence d'urbanisation à l'est des voies ferrées.

Or depuis, et selon les dispositions du PLU de Saint Médard d'Eyrans, ces zones peuvent être urbanisées (et pour certaines, elles le sont aujourd'hui comme proches du Château Lamothe et sur la route de Canteranne).

Ces manquements dans les protections phoniques inscrites dans les AFSB ont été dénoncés par le maire de Saint Médard d'Eyrans notamment dans ses courriers<sup>17</sup> du 12 février 2024 adressés au premier ministre Gabriel Attal et au ministre chargé des transports Patrice Vergriete.

Les commissaires enquêteurs désignés pour l'enquête publique environnementale des AFSB pourront se reporter aussi à nos remarques (paragraphe 2.5) du [mémoire COMEX](#) adressé à la préfète de la Gironde et de la Région Nouvelle Aquitaine -Dossier des engagements de l'Etat concernant les Aménagements Ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) en juillet 2021.

Il est dommageable pour **la communication et la concertation** qui pourraient être établies entre les associations et SNCF Réseau + les représentants des instances territoriales et préfectorales que les dispositions inscrites en [annexe \(§11-2\) de l'arrêté de la DUP des AFSB de novembre 2015](#) ne soient effectives dans la composition du [comité départemental de suivi du GPSO en Gironde](#) où seules deux associations agréées sont invitées **mais où LGVEA n'est pas conviée.**

Certaines informations contenues dans la pièce B du dossier de l'EP nous interrogent.

Ainsi on ne comprend pas bien le dimensionnement des protections acoustiques en fonction de « l'horizon calendaire » pris en compte (cf. §12.3.8.9) :

### 12.3.8.9. Dimensionnement des protections acoustiques

Les différences de bruit entre la situation de projet et la situation de référence sont plus élevées à la mise en service (2025) qu'à long terme (2055). L'horizon d'étude à la mise en service est donc plus pénalisant que celui à long terme (il y a plus de bâtiments nécessitant une protection acoustique). **Les protections acoustiques sont donc dimensionnées à l'horizon mise en service (2055).**

Est-ce à dire que les écarts de niveau de bruit entre situation de projet et situation de référence sont plus élevés à la mise en service envisagée en 2025 qu'au long terme envisagé en 2055 ?

La mise en service envisagée en 2025 est-elle la date de mise en service des AFSB alors que nous sommes dès à présent en 2024 !?

Est-ce à dire que les protections phoniques qui seront implantées le long des AFSB seront dimensionnées selon les modèles de calcul répertoriés pour 2055 ?

**Cela ne nous semble pas clair et mérite un éclaircissement de la part de SNCF Réseau.**

Au §12.3.8.10 SNCF Réseau précise que seuls certains rétablissements de réseaux routiers sont étudiés dans leurs apports sur les niveaux sonores finaux des AFSB.

Est-ce à dire que les impacts de la circulation routière déviée par l'ensemble des dérivations découlant des AFSB ( augmentation de la circulation inter-communale en provenance d' Ayguemorte-les Graves et Beautiran ainsi que venant de l'Isle saint Georges) seraient ignorés ?

Quant sera-t-il aussi de la prise en compte de l'augmentation de circulation routière occasionnée par le rabattement depuis Léognan et les autres communes de la CCM vers le pôle multimodal de la halte nouvelle de Saint Médard d'Eyrans ?

**Minimiser ou ignorer de tels paramètres dans le bilan des nuisances sonores serait inadmissible pour la gêne ressentie par les riverains.**

On ne peut qu'être attentif sur l'avis de l'Autorité Environnementale en matière de protection acoustique. En ne citant que la recommandation n°16 2.3 *Analyse des incidences du projet - Mesures ERC <> 2.3.1 Incidences permanentes <> Bruit* »<sup>18</sup>, et les préconisations de l'OMS qui y sont rapportées, il nous semble incongru que le MOA SNCF Réseau se reporte sur les responsables politiques (lesquels aujourd'hui ?) comme il est écrit ci-après

- Pour réduire les effets sur la santé, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement aux responsables politiques de mettre en oeuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic ferroviaire, dans les populations exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs indiquées dans la directive. Les données scientifiques sont cependant insuffisantes pour qu'il soit possible de recommander un type d'intervention plutôt qu'un autre.

Nous reprenons aussi le risque de nuisances acoustiques et vibratoires générées lors de la phase travaux comme on peut le découvrir en parcourant le §6.3 [de la pièce F2 d'octobre 2023](#) où il est question des effets temporaires liés à la phase travaux et les mesures proposées pour les éviter, les réduire et/ou les compenser.

## Les mesures

Le travail de nuit pourra être envisagé dans le cadre de la construction des lignes nouvelles, en fonction des nécessités. ; les communes en seront averties. Pour les aménagements de la ligne existante, des travaux de nuit sont nécessairement prévus du fait des contraintes d'exploitation ; ils seront réalisés conformément à la réglementation en vigueur, notamment vis-à-vis du respect du cadre de vie des riverains, qui seront avertis auparavant.

Il nous semble que le seul avertissement des riverains exposés au travail de nuit des entreprises mandatées par SNCF Réseau ne suffit pas.

Nous réclamons, en tant qu'association environnementale représentant de nombreux habitants concernés par les AFSB, d'être incluse dans le comité départemental de suivi du GPSO évoqué supra : ainsi nous serons à même de présenter toute doléance des riverains en matière de nuisance acoustique et d'influer sur les décisions qui seraient prises pour la réduire

Nous nous appuyons en cela sur l'avis de [Ae n° 2024-11 du 25/04/2024](#) à propos des AFSB qui sur le fond recommande :

- de revoir à la baisse les objectifs en termes de niveau de bruit à ne pas dépasser pour un grand nombre d'habitations (voire d'étages) et d'adapter les mesures de protection en étroite concertation avec les riverains ;

Nous partageons de même l'inquiétude de l'Ae à propos de l'impact sur l'environnement humain lors des travaux des AFSB comme on peut le lire en page 29 de son avis :

*L'Ae recommande de détailler la phase travaux dans l'étude d'impact, en précisant notamment son calendrier pour les différents tronçons et de décrire plus concrètement les nuisances des chantiers, les modalités temporaires des différentes circulations, les mesures d'ores et déjà prévues et les moyens de communication et participation permettant à la population d'être associée à son suivi et aux mesures à prendre.*

En ce qui concerne les vibrations, l'Ae note que le dossier indique que, « pour les habitations situées à proximité des zones à risque de vibrations dues au chantier, un constat contradictoire (visé par le prioritaire) de l'état du bâti situé à proximité du chantier sera réalisé avant et après les travaux », ce qui présuppose, comme pour le régime permanent, de caractériser précisément les bâtis concernés ce qui n'est pour l'instant pas le cas.

Nous reprenons enfin les remarques émises par l'Ae dans son précédent [avis n°2023-51 du 7/09/2023 au titre du § 2.5.4 Bruit et vibrations](#) pour le dossier AFNT qui met en exergue le manque de précisions et de justifications dans la protection phonique des riverains concernés :

Les incidences de la phase chantier (huit ans, plusieurs bases travaux) sont très peu étudiées, les normes de bruit imposées aux entreprises sont envisagées mais non détaillées. Des mesures de contrôle et de suivi au fur et à mesure de l'avancement du chantier, peu précisées, sont prévues. L'analyse ne cible pas les secteurs qui seront les plus affectés par les travaux, pas plus que les mesures spécifiques pour protéger les riverains concernés.

Nous pensons que les mesures envisagées pour limiter les nuisances sonores sur le chantier AFSB peuvent s'inscrire dans de telles critiques.

## IV- Nos conclusions – Notre avis

De tout ce que nous avons exposé supra nous retiendrons principalement en conclusion :

- L'enquête publique environnementale sur les AFSB a été fixée sur une durée maximale d'un mois en période estivale ce qui contraint fortement une mobilisation et une participation du public adéquate en si peu de temps. La prolongation du délai de l'EP n'a pas été accordée à ce jour malgré les différentes demandes d'associations ou de municipalités.
- Si nous souscrivons par essence (nous sommes une association environnementale) au respect et à la défense de la faune et de la flore, nous nous inscrivons aussi dans la **défense de l'humain face aux nuisances** pouvant résulter des travaux AFSB, et de son utilisation après mise en service
- Les indications et prescriptions inscrites dans le dossier d'enquête publique par SNCF Réseau, et plus particulièrement dans la pièce B, sont, pour le citoyen/riverain du projet AFSB, d'une abondance et d'une complexité qui obèrent leur assimilation et leur compréhension. Ceci est d'autant plus patent en ce qui concerne la réglementation et la définition du bruit ferroviaire.
- SNCF Réseau s'exempte de protections acoustiques (« principe d'antériorité ») pour les habitats construits après la date de la DUP des AFSB (voire après la date du lancement de l'enquête publique en aout 2014) malgré les alertes vers le préfet au travers de courriers émanant de notre association et du maire de Saint Médard d'Eyrans.
- Nous ne trouvons pas dans le dossier d'enquête présenté par SNCF Réseau, de manière explicite, les réponses aux questions et exigences transmises en son temps par notre association et la commune de Saint Médard d'Eyrans au travers du mémoire COMEX transmis à Madame Fabienne Buccio, préfète et son successeur Etienne Guyot.
- Nous nous élevons à nouveau contre l'absence de protection phonique sur certaines parties des AFSB au prétexte que les secteurs concernés ne montreraient pas d'urbanisation présente à la date de la DUP des AFSB. Nous déplorons donc cela pour les habitants de ces secteurs qui ont pu s'implanter depuis en conformité avec l'avancée des autorisations d'urbanisation prescrites dans le PLU de Saint Médard d'Eyrans.
- Nous sommes très perplexes et inquiets dans le traitement des nuisances sonores qui viendraient des travaux AFSB sur de longues années (travaux de jour et de nuit). Les préconisations SNCF Réseau à ce sujet seront certainement difficilement intégrées par la chaîne de sous-traitance multiple qui découle d'un tel chantier.<sup>19</sup>
- De même nous restons sceptiques sur les dispositifs anti-bruit (définition, dimensions...) et/ou anti-vibrations prévus pour les AFSB dans leur réponse après mise en service.<sup>20</sup>
- Le projet AFSB, de par son coût estimatif proche du milliard d'euros , constitue selon nous un grand projet inutile imposé (GPII). Il est inutile car selon des expertises, portées par des spécialistes ferroviaires associatifs et relayées par des élus auprès du ministère des transports (cf. dossier présenté aux élus et à SNCF Réseau par l'Association Trans'Cube), les AFSB n'assureraient pas une croissance du trafic ferroviaire TER pour les usagers du quotidien.
- Nous voulons enfin attirer l'attention de la commission d'enquête sur la pollution chimique des sols du site de l'établissement LYONNET (§4.1.2 de la pièce B), qui, si elle a bien été inventoriée, devra recueillir de la part de SNCF Réseau des travaux lourds de dépollution avant que la nouvelle halte ferroviaire de Saint Médard d'Eyrans ne soit implantée ainsi que les bâtiments envisagés sur cette zone dans le PLU.

**Pour toutes ces raisons nous donnons un avis défavorable au projet AFSB tel que présenté dans l'enquête environnementale.**

Pour LGVEA le 06/08/2024

Jean-Robert THOMAS

---

<sup>1</sup> On peut se reporter à cette source pour connaître les circulaires traitant du bruit des infrastructures de transports terrestres existantes : « Jusque mai 2004, cinq circulaires traitaient séparément de la question du bruit des infrastructures de transport terrestres existantes (circulaire du 25 juillet 1996, circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997, circulaire du 12 juin 2001, circulaire du 28 février 2002, circulaire du 23 mai 2002). La circulaire du 25 mai 2004 porte quant à elle sur l'ensemble des questions ayant trait au bruit des infrastructures existantes : classement sonore des infrastructures terrestres, observatoires du bruit des transports terrestres, recensement et résorption des points noirs dus au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux ».

<sup>2</sup> Signalons toutefois que cette ligne 640000 Bordeaux-Sète, sur les communes comprises dans le tracé des AFSB, **était classée de catégorie 1 selon arrêté préfectoral du 2 mars 2009**

<sup>3</sup> Notons que la publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête d'utilité publique pour le GPSO et les AFSB date de l'arrêté préfectoral du 25/08/2014 qui pourrait alors être retenue comme début du principe d'antériorité.

<sup>4</sup> Voir à ce sujet le texte publié par le lien suivant

[https://www.gironde.gouv.fr/contenu/telechargement/73008/545328/file/2024-04-17\\_Trame\\_PPBE\\_GITT\\_Etat.%20Version%20Projet.pdf](https://www.gironde.gouv.fr/contenu/telechargement/73008/545328/file/2024-04-17_Trame_PPBE_GITT_Etat.%20Version%20Projet.pdf)

<sup>5</sup> Les unités employées pour la mesure du bruit ferroviaire sont **multiples et complexes**. On peut se reporter à ce sujet sur les données issues du site [BRUITPARIF](#) et sur le plan réglementaire sur du [CidB](#).

<sup>6</sup> On peut se reporter au bilan socioéconomique publié alors dans l'EUP de 2014 (<https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-afsb/voir?document2=114368>).

<sup>7</sup> Le coût de 900 millions d'euros courants (estimation de juin 2020 pour les AFSB) est confirmé dans le plan de financement du 7 février 2022 signé par les diverses collectivités de la Nouvelle Aquitaine et d'Occitanie sur la supervision du préfet Etienne Guyot.

---

<sup>8</sup> On pourra avantageusement se rapporter aux informations que notre association a diffusées en janvier 2023 à ce sujet par le lien ci-après <http://lgvea.over-blog.com/2023/01/quand-impots-et-taxes-nous-accablent.html>

<sup>9</sup> La présentation a été donnée lors d'une table ronde associations/élus le 3/02/2024.

<sup>10</sup> Une présentation de la non pertinence des AFSB pour le service TER a déjà été diffusée le 30 avril 2022 comme on peut l'écouter par le lien suivant

[https://www.youtube.com/watch?v=8ANCUcPOiAk&ab\\_channel=ACEHendaye](https://www.youtube.com/watch?v=8ANCUcPOiAk&ab_channel=ACEHendaye)

<sup>11</sup> Voir la question orale de Madame Sophie Mette par le lien suivant

[https://www.nosdeputes.fr/16/seance/2429#inter\\_87ac49c3149b70b66fe15de9acde3270](https://www.nosdeputes.fr/16/seance/2429#inter_87ac49c3149b70b66fe15de9acde3270)

<sup>12</sup> Voir l'article du Figaro par le lien suivant <https://www.lefigaro.fr/bordeaux/lgv-bordeaux-toulouse-dix-elus-de-tous-bords-emettent-de-serieux-doutes-sur-la-creation-d-une-troisieme-voie-20231201>

<sup>13</sup> Des demandes de prolongation ou de déplacement de l'enquête publique ont été lancées par différentes associations et élus.

<sup>14</sup> On peut se référer à l'expérimentation découlant de la [médiation instruite par le CGEDD dans son rapport n°012345-01](#) d'avril 2019.

<sup>15</sup> Voir l'arrêté par le lien suivant <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046473308>

<sup>16</sup> Cette disposition est applicable « ...du 1er mai 2023 au 31 octobre 2025 à l'évaluation, réalisée en application de l'arrêté du 8 novembre 1999 susvisé, des projets de construction, de modification ou de transformation significative d'infrastructure ferroviaire soumis à la sous-section 2 « Limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres » de la section 3, du chapitre 1er du titre VII du livre V du code de l'environnement ».

<sup>17</sup> Courriers consultables par le lien suivant <https://www.saint-medard-deyrans.fr/wp-content/uploads/2024/05/135-reduit-compresse.pdf>

<sup>18</sup> Cf. Mémoire en réponse sur avis émis sur le dossier pièce I1 <https://www.registre-numerique.fr/enquete-publique-afsb/voir?document2=114379>

<sup>19</sup> Nous sommes déjà dans la période mi-2024 sous l'abondance d'arrêtés autorisant, par dérogation, des travaux de nuit sur le tracé AFSB alors que la présente enquête environnementale tendrait à démontrer que l'autorisation officielle préfectorale d'ouverture des travaux ne serait pas actée (cf. [arrêté modificatif en date du 15-07-2024](#)).

<sup>20</sup> Les constats observés dans l'inéquation de ces mesures sur les projets de LGV Bordeaux-Tours et LGV Bretagne nous incitent à la prudence (cf. [article blog LGVEA](#)).