

28 AOUT 2013

Le Directeur régional

Lille, le **26 AOUT 2013**

Monsieur Yann CAPET
Député du Pas-de-Calais
Conseiller régional du Nord-Pas-de-Calais
Président de la Commission « Mer »
1 rue Aristide Briand
BP 70210
62103 CALAIS cedex

Objet : Limitation des nuisances acoustiques aux abords de la Voie Mère de Calais

Références : D/2013/008818/00/LVL/EF/cf
Affaire suivie par : Eddy FACON

Vos Réf. : YC/SW/986 du 12.07.2013

PJ : Annexe - Synthèse réglementation à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres

Monsieur le Député,

Dans votre courrier en date du 12 juillet dernier, vous faites état des craintes exprimées par Madame Gaële PROBST, résidant 24 quai du Danube à Calais, concernant les nuisances acoustiques liées à une reprise du trafic fret sur la Voie Mère desservant le Port de Calais.

La résidence de Mme PROBST est en fait mitoyenne à la ligne Calais Ville – Calais Maritime sur laquelle la voie mère est raccordée et qui a vu son trafic Fret et manœuvres de locomotives de trains de voyageurs en gare baisser cette dernière décennie.

Nous prenons toutefois bonne note des craintes exprimées par cette riveraine et tenons à vous assurer que dans le cadre des éventuels projets de développement du trafic sur la Voie Mère, notre établissement attachera une grande importance au respect des obligations issues de la réglementation relative à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres dont vous trouverez une courte synthèse en annexe au présent courrier (tout particulièrement, celles de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires).

Afin d'évaluer l'ambiance sonore aux abords des voies ferrées existantes à Calais, nous avons fait procéder début avril 2013 à une campagne de mesures sonométriques depuis la bifurcation des Fontinettes jusqu'au début de la Voie Mère en façade de 10 habitations sélectionnées en concertation avec les services de la ville de Calais. La mesure réalisée sur l'habitation de Madame PROBST le 10 avril dernier a permis de constater les niveaux de bruit ambiant suivants (toutes sources confondues) :

- LAeq (6h-22h) = 49,9 dB(A) ;
- LAeq (22h-6h) = 48,0 dB(A).

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

Ces niveaux permettent d'établir que l'habitation de Mme PROBST répond au critère de zone d'ambiance sonore préexistante modérée. Aussi, dès lors qu'un projet d'investissement d'amélioration des performances (augmentation des vitesses de circulation, augmentation de la capacité) de la Voie Mère de Calais devrait être décidé, il y aurait lieu de vérifier qu'à terme, le niveau de contribution sonore du projet (source ferroviaire uniquement) sur l'habitation ne dépasse pas les niveaux suivants :

- LAeq (6h-22h) = 63 dB(A) ;
- LAeq (22h-6h) = 58 dB(A).

Le cas échéant, il conviendrait alors de mettre en œuvre des dispositifs de protection acoustique, financés par le projet.

S'agissant de l'évolution du trafic sur la Voie Mère en dehors de toute opération d'investissement, la réglementation actuelle ne fournit aucune obligation de limitation des nuisances sonores sur les infrastructures existantes, essentiellement en raison de l'antériorité dont bénéficie la quasi intégralité des voies du réseau ferré national, édifié pour l'essentiel à la fin du XIX^{ème} siècle. Seules les voies bénéficiant d'un classement sonore et le long desquelles des points noirs du bruit ferroviaire ont été identifiés peuvent donner lieu à la mise en œuvre d'un programme de réduction des nuisances sonores.

En raison de son très faible trafic, la Voie Mère de Calais ne dispose pas à ce jour d'un classement sonore et les niveaux sonores mesurés lors de la campagne de mesures sonométriques d'avril 2013 attestent que l'on se situe très en deçà des critères de définition des points noirs du bruit ferroviaire.

Au lieu d'une table ronde, associant les riverains et concernant les aménagements envisageables pour réduire les nuisances sonores aux abords de la Voie Mère, nous vous proposons plutôt d'échanger avec vous dans le cadre d'une réunion, associant le Directeur des Transports du Conseil Régional, sur les différents sujets ferroviaires intéressant le Calaisis.

Nous sommes à votre disposition si cette proposition vous convient.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bien à vous



Lucette VANLAECKE

**ANNEXE : SYNTHÈSE CONCERNANT LA RÉGLEMENTATION RELATIVE À LA LIMITATION DU
BRUIT DES AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES**

2 périodes journalières de référence sont définies pour la mesure et le calcul du niveau LAeq correspondant au cumul de l'énergie sonore, retenu par la réglementation française comme le plus représentatif des effets du bruit sur l'homme et, en particulier, de la gêne issue du bruit de trafic (routier ou ferroviaire) :

- Période diurne, de 6h00 à 22h00 : LAeq (6h-22h) ;
- Période nocturne, de 22h00 à 6h00 : LAeq (22h-6h) ;

Sur ces 2 périodes, la réalisation de mesures du bruit ambiant avant création ou modification significative d'une infrastructure routière ou ferroviaire permet de qualifier, pour chaque habitation ou quartier d'habitations, le type de zone d'ambiance sonore préexistante dans lequel ils se situent : zone d'ambiance sonore préexistante modérée, modérée de nuit ou non modérée.

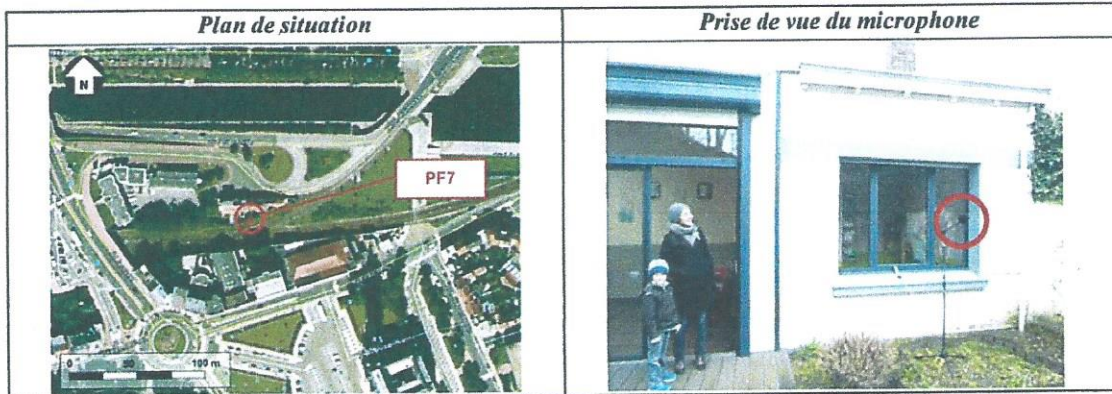
Pour chaque type de zones et pour les établissements définis comme sensibles par la réglementation (logements, établissements de soins et d'enseignement, etc.), il y a lieu, pour le porteur de projet, de vérifier que la contribution sonore à terme (mise en service + 20 ans) de l'infrastructure créée ou modifiée ne dépasse pas les seuils réglementairement définis pour chaque type de zones ou d'établissements et pour chacune des deux périodes réglementaires. Le cas échéant, le respect de ces seuils doit être assuré par la mise en œuvre de dispositifs de protection acoustique (merlons, murs ou protection de façade). A titre d'exemple, pour une habitation située en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, un projet d'infrastructure ferroviaire nouvelle ou modifiant/transformant significativement une infrastructure ferroviaire existante, circulé à des vitesses inférieures à 250 km/h, ne doit pas conduire à constater à terme un dépassement des niveaux de contribution sonore suivants :

- LAeq (6h-22h) = 63 dB(A) ;
- LAeq (22h-6h) = 58 dB(A).

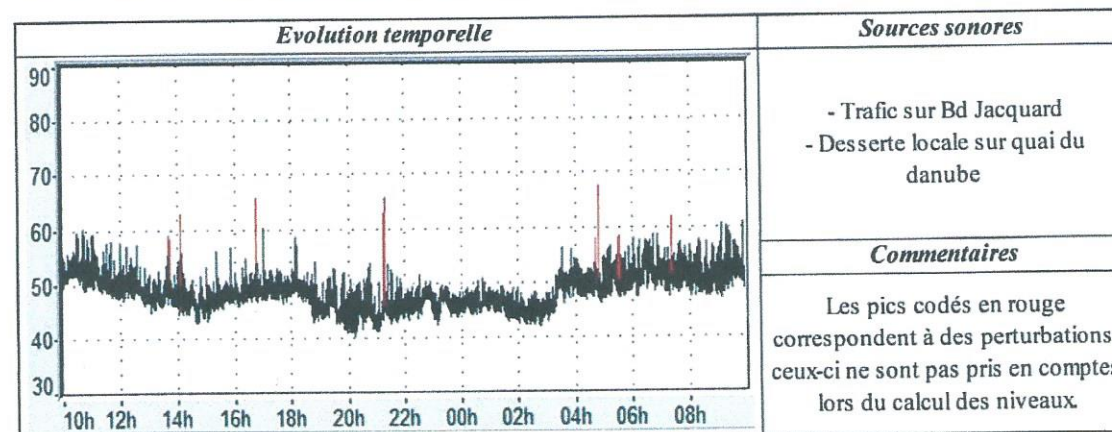
La notion de modification ou de transformation significative d'une infrastructure existante est réglementairement définie comme résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés ci-après et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains, serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation. Ne constituent pas une modification ou une transformation significative :

1. les travaux d'entretien, de réparation, d'électrification ou de renouvellement des infrastructures ferroviaires ;
2. les travaux de renforcement des chaussées, d'entretien ou de réparation des voies routières ;
3. les aménagements ponctuels des voies routières ou des carrefours non dénivelés.

PF7	Mesures de bruit ferroviaire	ACOUSTB ENVIRONNEMENT ACOUSTIQUE
Mme Probst	Le 10/04/2013 à 10:00	
24 quai du Danube	Durée: 24 h	
62100 Calais	Rez-de-chaussée /	Façade Sud



Résultats sur les périodes réglementaires					
LAeq(6 h - 22 h) :	49,9	dB(A)	LAeq(22 h - 6 h) :	48,0	dB(A)
LAeq_{fer}(6 h - 22 h) :	-	dB(A)	LAeq_{fer}(22 h - 6 h) :	-	dB(A)
LAeq_{rés}(6 h - 22 h) :	49,9	dB(A)	LAeq_{rés}(22 h - 6 h) :	48,0	dB(A)
Nombre de trains	0		Nombre de trains	0	



Indices statistiques en dB(A)					
Période	L95	L90	L50	L10	L5
(6 h - 22 h)	43,1	44,2	48,5	52,4	53,6
(22 h - 6 h)	43,3	43,9	46,7	50,3	51,4