

COMITE BRUIT DU VAR

SNCF RÉSEAU

29/05/2018

SOMMAIRE

01. CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES

02. POINTS NOIRS BRUIT

03. CARTOGRAPHIES STRATÉGIQUES DU BRUIT

04. PPBE 2018

05. EVOLUTIONS DE LA RÉGLEMENTATION

01.

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES

01.

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES

LE CONTEXTE

CONTEXTE

Une volonté nationale de remettre à jour les classements sonores

En PACA, ils dataient de de 1999 – 2000 et 2016 (uniquement pour le Var)

Un travail important a été mené sur les hypothèses de trafic à 20 ans pour avoir une vision plus fiable

Les précédents classements avaient été réalisés avec des hypothèses de trafic Fret très important

Le mouvement de matériel a été pris en compte (notamment avec un fort impact en gare terminus)

→ Evolutions importantes du classement

HYPOTHESES

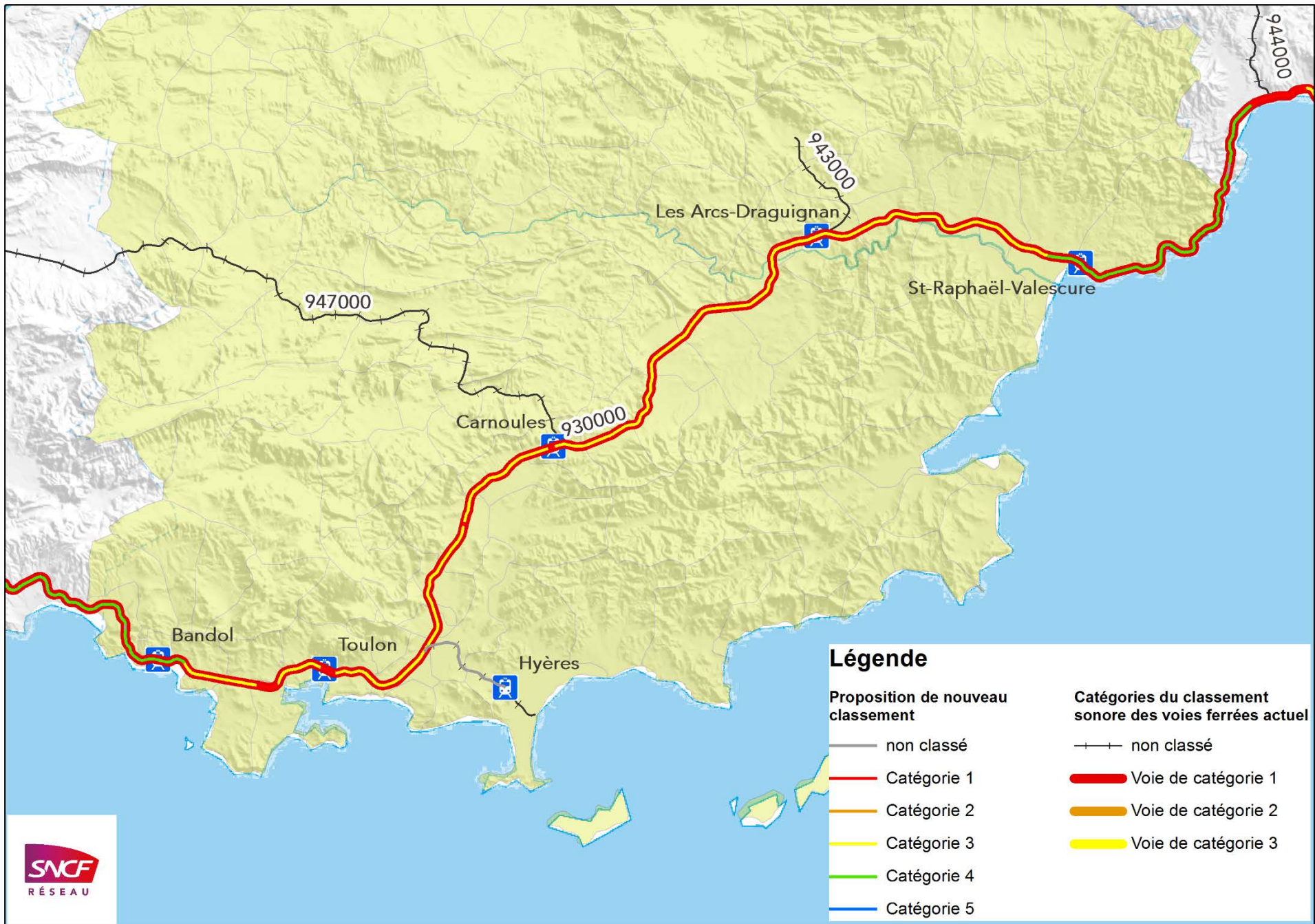
Pour préserver les futurs riverains, des choix stratégiques ont été faits dans la proposition de classement :

- + Pas de changement de classement en zone de gare (zones particulièrement bruyantes → freinage, appareils de voie)
- + Calcul aussi effectué pour le trafic actuel, le plus péjorant a été retenu
- + Les tronçons en limite de catégorie sont classés sur la catégorie supérieure
- + Homogénéisation des tronçons entre les gares les plus structurantes pour avoir une bonne lisibilité du classement

02.

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES

LES ÉVOLUTIONS



02.

POINTS NOIRS BRUIT

02.

POINTS NOIRS BRUIT

LE CONTEXTE

CONTEXTE

**Révision du classement sonore avec nouvelles hypothèses
Cartographies stratégiques et PPBE**

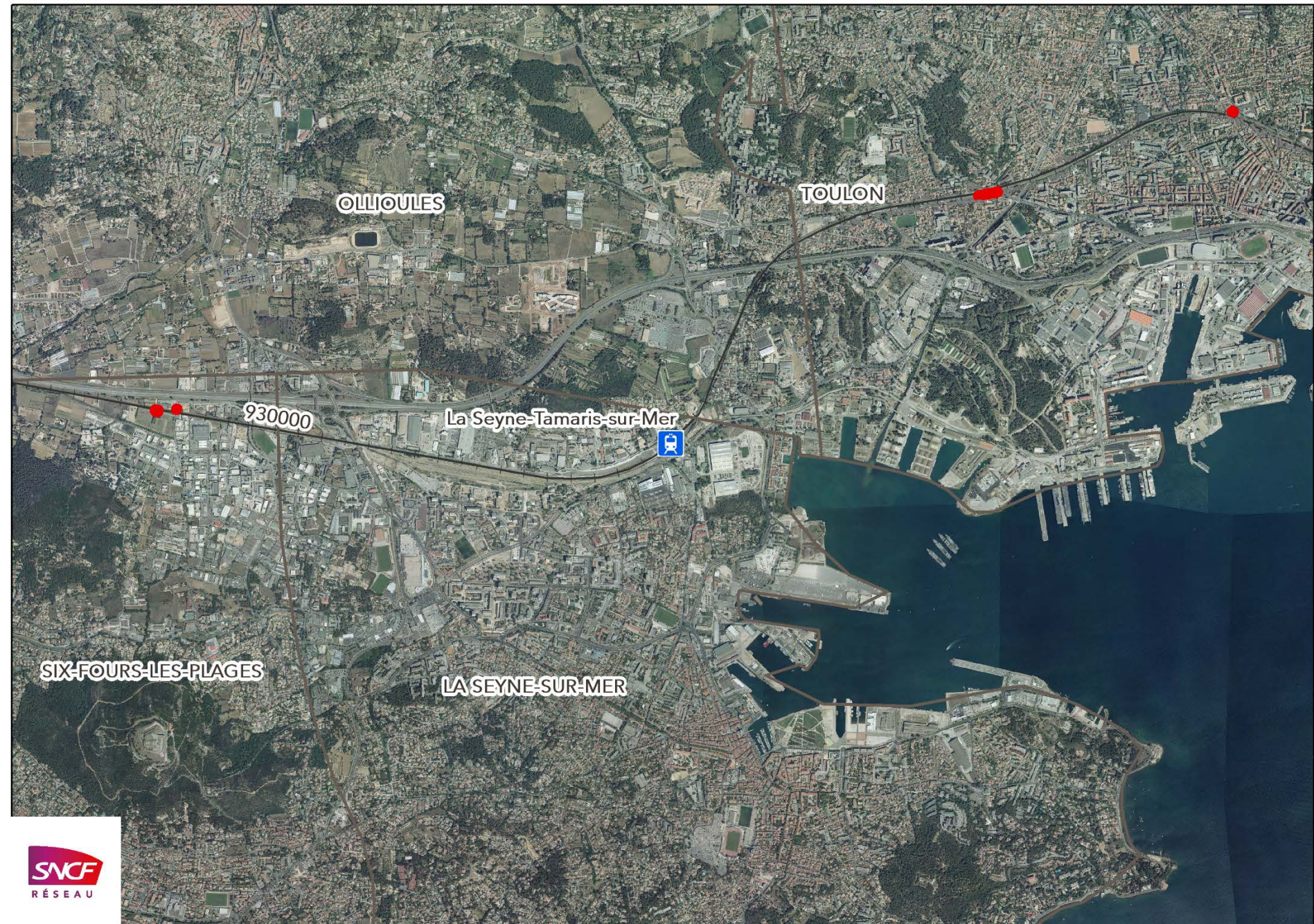
→ Besoin de remise à jour des PNB

02.
POINTS NOIRS BRUIT
LES RÉSULTATS

RÉSULTATS

Une baisse importante du nombre de PNB :

- + Plus que 4 bâtiments (2 à Six-Fours et 2 à Toulon), correspondant à 33 logements, contre 878 lors de la précédente étude.
 - Pas de bâtiment de santé ou d'établissement scolaire
- + Pas de besoin d'écrans, uniquement des protections de façade pour montant total estimé à 76 K€



03.

CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE DU BRUIT

DONNÉES D'ENTRÉE POUR LA MÉTROPOLE

Sur la base des éléments du classement, les données d'entrée sont disponibles :

- + Trafic 2014 classé par type de circulation par tronçons homogènes ;
- + Typologie de la voie :
 - Constituants
 - Tunnels
 - Ponts métalliques
 - Vitesse

04.

PLAN DE PRÉVENTION CONTRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

AVANCEMENT

PPBE en cours de finalisation.

Projets avec mesures spécifiques :

Travaux et études réalisés : Aucune protection acoustique réalisée projet ou PNB.

Travaux et études futurs : Halte de Ste Musse, actuellement une étude est en cours ainsi qu'une concertation préalable.

→ Cela déterminera les mesures qui seront prévues.

Evolution du matériel roulant vers des engins moins bruyants.

PROJETS AVEC IMPACT BRUIT POSITIF INDIRECT :

Travaux et études réalisés :

Remplacement de deux ponts à tablier métallique sur les communes des Arcs et de Vidauban ;

Remplacement de 34 appareils de voie :

5 à Bandol ;

2 à Carnoules ;

5 à Hyères ;

1 à La Crau ;

6 à la Garde ;

5 à La Seyne-sur-Mer ;

6 aux Arcs ;

4 à Saint-Cyr-sur-Mer

Renouvellement des rails et/ou des traverses sur 28 km de voie sur le département, parmi les plus gros travaux on peut mentionner :

5 km sur Hyères ;

1,3 km sur La Garde ;

1,8 km sur La-Seyne-sur-Mer ;

2,2 km sur Le Cannet-des-Maures ;

1,3 km sur Saint-Cyr-sur-Mer ;

5,6 km sur Saint-Raphaël ;

1,8 km sur Toulon.



Légende

■ Remplacement des tabliers métalliques

Renouvellement des appareils de voie

● ● ●
10 6 3

— Renouvellement de la voie

— Lignes du Réseau Ferré National

PROJETS AVEC IMPACT BRUIT POSITIF INDIRECT :

Travaux et études à venir :

Remplacement de 5 ponts à tablier métallique sur les communes de Fréjus, Le Muy, Les Arcs et Saint-Raphaël ;

Renouvellement de 138 km de voies sur le département, notamment sur les sections entre les Bouches-du-Rhône et Toulon, Carnoules et les Arcs et entre Le Muy et Saint-Raphaël ;

Renouvellement de 29 appareils de voies dont 5 sur Carnoules, 2 sur Fréjus et 22 sur Toulon.

Renouvellement du matériel roulant pour du matériel moins bruyant.



05.

EVOLUTIONS DE LA RÈGLEMENTATION

LÉGISLATION EUROPÉENNE

Spécification Technique d'interopérabilité : décline les exigences essentielles des directives européennes pour permettre l'ouverture à la concurrence (interopérabilité). Elles prévalent sur les textes nationaux.

11 STI :

- + L'infrastructure
- + L'énergie de traction
- + Le contrôle-commande et la signalisation
- + Le matériel roulant destiné au transport de marchandise
- + Le matériel moteur et le matériel voyageur
- + **Le Bruit**
- + Les personnes à mobilité réduite
- + La sécurité dans les tunnels
- + L'exploitation.
- + Les applications télématiques pour les marchandises
- + Les applications télématiques pour les voyageurs

→ sujet important

RÉVISION DE LA STI BRUIT

Contexte

- Les allemands, suisses et hollandais : adoption d'une loi interdisant la circulation des wagons dotés de semelles de fonte à partir de 2020 => souhait harmonisation de la CE
- STI actuelle n'impose l'utilisation de semelles composite qu'aux wagons neufs ou rénovés => la CE veut accélérer le rééquipement des wagons en élargissant le champ d'application de la STI bruit à toute la flotte existante = révision de la STI (effet rétroactif de la STI)

Enjeux

- 80 000 wagons en France dont 16 000 déjà équipés
- Coûts : échelle de 1 à 20 entre solution infrastructure et solution wagon (hors surcoût maintenance)
-> Retrofit inéluctable : seuls délais et méthode sont négociables



Une approche « wagons silencieux »

- Consiste à étendre le champ d'application de la STI bruit à tous les wagons déjà autorisés et équipés de semelle fonte en 2 temps :
 - o Wagons internationaux : 31/12/2020
 - o Wagons nationaux : 31/12/2025

Une approche « sections silencieuses »

- Consiste à définir des sections du réseau sur lesquelles seuls des wagons silencieux (i.e. respectant la STI) seraient autorisés à circuler (wagons bruyants bannis)
- Processus de sélection des sections silencieuses selon un processus et des critères harmonisés : nombre de trains de fret circulant la nuit (12 ?)
- Un calendrier de mise en œuvre à préciser (2024 ?)



Position française

- Favorable à approche « sections silencieuses »
- A la seule condition de considérer le niveau de trafic fret de nuit le plus bas possible pour que le maximum du RFN soit inclus dans les sections silencieuses