



**Monsieur Philippe TABAROT**  
**Vice-Président de la Région PACA**  
Hôtel de la Région  
27 place Jules Guesde  
13481-Marseille cedex 20-

Cannes la Bocca le 10 novembre 2017

**Objet : nuisances sonores ferroviaires**

Monsieur le Vice-Président,

Notre association s'est investie, dès sa création, dans la lutte pour la réduction des nuisances sonores ferroviaires et a parallèlement mené avec succès des actions pour la sécurisation des voies sur le littoral boccazien.

Le bruit ferroviaire reste une de nos priorités. A la faveur d'une modeste et ponctuelle expérience de terrain, notre approche se déclinera ainsi :

- 1- un état des lieux à juin 2014 résultant des mesures acoustiques effectuées;
- 2- les améliorations insuffisantes apportées à l'infrastructure;
- 3- la prise en compte effective de cette pollution sonore comprenant un volet législatif et un volet technique sur les mesures permettant la réduction à la source de ce bruit .

**1- Juin 2014, à la demande de l'ACO, des relevés acoustiques sont effectués**

Dans le cadre des échanges suivis avec RFF (aujourd'hui SNCF Réseau) en 2014 et suite aux demandes motivées de l'ACO, RFF avait alors mandaté un bureau d'étude afin de procéder à des relevés acoustiques.

Ces mesures ont été effectuées du 2 au 9 juin 2014 sur six points de contrôle situés sur des immeubles à proximité de la voie ferrée, entre Verrerie et Leader, concernant une population d'environ 10 000 habitants, avec pose de six sonomètres ( 2 sonomètres sur une semaine et 4 sur 24 heures ) .

Le rapport du CIA nous a été communiqué le 29 août 2014.

**a) constatations du bureau d'étude :**

Nous reproduisons ci-dessous des extraits du rapport du CIA.

### **les mesures acoustiques :**

*« Elles sont réalisées suivant les principes de la norme NF S 31-088  
« caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire ».*

*On installe à 2 mètres en avant de la façade d'une maison, à une hauteur variable (rez-de-chaussée ou étage), un microphone qui va enregistrer toutes les secondes le niveau de bruit ambiant. La durée de la mesure peut varier d'un cycle complet de 24 heures à un enregistrement de 2 heures. Dans le cas présent, réseau Ferré de France a souhaité réaliser certaines mesures sur une semaine pour mieux apprécier les variations du trafic. L'appareillage de mesures utilisé (microphones, sonomètres) est certifié conforme aux classes de précision relatives aux types d'enregistrement réalisés.*

*L'analyse et le traitement des données ainsi recueillies nous permettent de caractériser l'ambiance acoustique actuelle d'un site à partir des niveaux de bruit définis réglementairement, à savoir les indices diurne (LAeq 6h-22h) et nocturne (LAeq 22h-6h).» ( page 10 )*

### **les conclusions du CIA :**

*« Le présent document a permis de définir les niveaux de bruit actuels sur 6 points de mesures, et ce pendant une semaine, sur les zones bâties proches de la voie ferrée à Cannes (06). Les niveaux de bruit mesurés sont de niveaux de référence qui permettent de caractériser les niveaux de bruit actuels.*

*Ces mesures ont porté sur :*

- La caractérisation du bruit du trafic ferroviaire sur le bâti riverain ;*
- La caractérisation de l'ambiance sonore actuelle.*

*Les résultats obtenus mettent en évidence les points suivants :*

- Les points de mesure n°1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 montrent que la contribution du bruit ferroviaire mesurée se situe en dessous du seuil des Points Noirs Bruits ferroviaires ;*

*Les mesures de bruit réalisées sur les secteurs d'étude objet des plaintes, à une période où les trafics ont été jugés représentatifs des moyennes annuelles par RFF, montrent que les seuils des points noirs du bruit ferroviaire ne sont dépassés sur aucun bâtiment. Au vu de ces résultats, il n'y a donc pas lieu, dans le cadre de l'application de la réglementation sur le bruit, de mettre en place des protections acoustiques dans le cadre d'une opération de rattrapage.» ( page 23 )*

### **b) analyses et commentaires de l'ACO :**

Si sur une semaine la moyenne des relevés ne caractérise pas l'existence de points noirs du bruit, **il n'en demeure pas moins que les graphiques mettent en évidence sur tous les points de mesure des pics d'émergence allant bien au delà des valeurs limites de : LAeq (6h-22h) : 73db(A) et LAeq (22h-6h) : 68db(A).**

**Les riverains concernés sont en conséquence exposés à des gênes sonores résultant du bruit ferroviaire dépassant les valeurs limites réglementaires.**

Nous avons également relevé que dans le cadre des travaux sur la ligne Cannes-Grasse, les conséquences du doublement des cadences sur l'environnement sonore n'étaient pas évoquées.

A l'époque, RFF précisait que des études avaient été effectuées concluant à l'absence d'impact en termes de nuisances sonores. Nous avons contesté et contestons toujours cette affirmation car doubler le trafic sur le réseau actuel ne peut qu'augmenter la pollution sonore.

RFF arguait ne pas pouvoir aller au delà de la réglementation qui ne prend pas en compte les pics d'urgence.

Or, ainsi que nous l'avons rappelé à l'époque des mesures et ultérieurement dans le cadre de rendez-vous avec SNCF Réseau, notre action tend à la réduction du bruit ferroviaire à la source permettant ainsi de dépasser le cadre réglementaire sur la mise en oeuvre des mesures de protections des façades lorsque des points noirs du bruit sont détectés.

L'ACO a maintes fois évoqué l'état vétuste du réseau, la saturation des lignes en journée, la circulation des trains étrangers, les projets d'augmentation des cadences, l'ouverture à la concurrence ..... autant de paramètres qui, sur un réseau plus que vieillissant, impactent tant le bruit que la sécurité.

RFF précisait alors n'avoir prévu aucune grosse maintenance sur la portion de ligne incriminée de notre réseau qui ne se révélait pas être prioritaire et concentrer ses moyens humains et financiers sur le réseau national ( 2/3 en région Parisienne ) avec comme objectif premier la mise en sécurité suite à la catastrophe de Brétigny.

## **2- En 2017 et malgré des travaux réalisés sur l'infrastructure inhérents aux projets en cours et/ou réalisés, nos préoccupations et alertes sont toujours d'actualité.**

Sur le linéaire ayant fait l'objet des mesures en 2014 et plus particulièrement sur le secteur Verrerie, les riverains ont constaté que des parties rectilignes, avant et après les aiguillages, ont bien été changées.

Mais les aiguillages, partie la plus bruyante de la voie, n'ont pas été remplacés. Les traverses sont encore en bois et le bruit de claquement et de talonnage sur les aiguillages est excessivement élevé.

Les riverains supportent deux types de bruit :

- les TGV passant à 100 Km/h qui font claquer les aiguilles. Plus la vitesse est élevée, plus le bruit est important;
- les TER qui changent de voies ou effectuent un retournement et dont les roues font un bruit strident de frottement métallique.

Le déploiement de la base travaux sur le site de Cannes marchandises, notamment pendant les travaux sur la ligne Cannes-Grasse, n'a fait qu'amplifier les nuisances.

## **3- Bruit ferroviaire : mettre tout en oeuvre pour limiter cette nuisance sonore doit être une priorité.**

### **a) la législation**

La détermination de points noirs du bruit s'effectue aujourd'hui en comparant un calcul moyen aux valeurs maximales fixant les seuils. La législation en vigueur nécessiterait peut-être une actualisation quant aux valeurs mais aussi et surtout par l'intégration des pics d'urgence, permettant ainsi de prendre en compte la réalité des nuisances supportées et leur impact.

**b) des mesures de réduction du bruit à la source peuvent et doivent être mises en oeuvre**

**Les améliorations sont possibles.**

Nous avons à l'époque du contrôle précité fait référence à **une plaquette éditée par la direction régionale Ile de France de RFF intitulée «Réduire les nuisances sonores liées au ferroviaire** » RFF, aujourd'hui SNCF Réseau, y énonçait des solutions pour réduire le bruit à la source telles que :

- \* L'amélioration de l'armement des voies permettant d'atténuer le bruit de roulement;
- \* Le perfectionnement du matériel roulant
- \* Les nouvelles semelles de frein en matériau composite moins sonore que la fonte;
- \* Le traitement des ponts métalliques.

Les mesures préconisées dans le cadre des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement sont également fort instructives s'agissant du bruit ferroviaire.

SNCF Réseau (ex-RFF) ne peut et pour cause disconvenir de la réalité et de l'efficacité des solutions d'ores et déjà mises en oeuvre pour réduire le bruit généré par l'infrastructure ( remplacement des ouvrages métalliques, meulage acoustique des rails, réduction du bruit de roulement ... ).

Ainsi, les travaux réalisés sur le pont métallique Leader ont réduit considérablement la pollution sonore dont pouvaient souffrir les riverains.

Nous souhaitons vous soumettre ces quelques réflexions afin que le bruit ferroviaire ne soit pas le grand oublié des mutations et projets ferroviaires en cours.

Nous vous remercions par avance de l'attention et de l'intérêt que vous réserverez à la présente. Nous en adressons copie à Monsieur Bernard BROCHAND, Député, et à Monsieur David LISNARD, Maire de Cannes, Président de la CACPL et Vice-Président du Département.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Vice-Président, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Nicole BIOLET  
Présidente