

RENCONTRE RFF/VIVRE AUX CHAPRAIS AU SUJET DES NUISANCES GENEREES PAR TRAVAUX RFF EN GARE VIOTTE ET REHABILITATION VOIE FERREE BESANCON/DEVECEY

Le mardi 22 juin 2010, une délégation composée de trois membres du bureau et de trois riverains de la voie ferrée gare Viotte/ Besançon TGV Franche Comté, habitant rue Nicolas Bruand a rencontré quatre dirigeants de Réseau Ferré de France, dans leurs locaux à la City. RFF était représenté par madame Anne Petit, responsable Environnement à la Direction Régionale Bourgogne-Franche-Comté et messieurs Xavier Gruz, Directeur d'Opérations de la LGV Rhin-Rhône branche est et ses collaborateurs, messieurs Mattias Mennecier et Matthieu Cochard, chargés de projet.

Cet entretien faisait suite à la demande de notre association afin d'évoquer les nuisances provoquées par les travaux actuels en gare Viotte, liés à la construction de la LGV Rhin-Rhône, et celles qui pourront se produire lors de la mise en service de la voie partant de la gare Viotte en direction de Besançon Franche-Comté TGV (mise en service décembre 2011). Il faut noter que cet entretien s'est déroulé très courtoisement, les représentants de RFF se montrant soucieux de répondre à nos questions, pour autant qu'ils avaient toutes les réponses, et aux inquiétudes exprimées.

Les représentants de « Vivre aux Chaprais » ont rappelé en introduction que trois projets actuels conduits par RFF impactent ou vont impacter, d'une manière significative, la vie des habitants du quartier. Il s'agit :

- des travaux nocturnes effectués sur la voie ferrée, à proximité de la gare Viotte, en vue de préparer la mise en service de la LGV ;
- de l'aménagement des terrains Pomona puisque RFF veut valoriser ces terrains en se livrant à une opération d'aménagement immobilier : construction de logements et de locaux d'activités commerciales et tertiaires ;
- de la réhabilitation de la voie ferrée gare Viotte/ Besançon Franche-Comté TGV et de la circulation, dès décembre 2011 d'une cinquantaine de trains et de navettes.

Les travaux nocturnes en gare Viotte: les représentants de RFF sont conscients de la gêne occasionnée par ces travaux, réalisés sous maîtrise d'ouvrage mandatée par la SNCF.

Ces travaux ont notamment consisté à créer des traversées sous les voies existantes pour faire transiter des câbles et permettre l'automatisation à terme du poste d'aiguillage n°2. Ils reconnaissent la nécessité d'informer les riverains et l'obligation qui leur est faite de demander une dérogation en Préfecture. L'essentiel des travaux a été réalisé, mais une autre opération doit se dérouler dans les **nuits du 29 et du 30 juin 2010**. Les riverains seront informés, notamment par publipostage.

L'aménagement des terrains Pomona : cette opération est suivie par un autre responsable de la valorisation des terrains appartenant à RFF. Suite à une brève rencontre préalable avec son responsable, « Vivre aux Chaprais » lui a adressé une note précisant les précautions à prendre quant à ses aménagements. Nous attendons la réponse.

La voie ferrée gare Viotte/Besançon Franche-Comté TGV et les nuisances provoquées : RFF confirme l'hypothèse d'une cinquantaine de trains à l'horizon décembre 2011, **de jour**, avec 3 TGV aller/retour Besançon Viotte/Paris, un TGV aller/retour Strasbourg/Marseille passant par Besançon Viotte. Le reste étant des navettes prévues entre les 2 gares pouvant

desservir les 3 haltes intermédiaires envisagées. Le rythme de ces trains pouvant atteindre un toutes les 30 minutes aux heures de pointe (7h/9h et 17h/19H). La vitesse de circulation des rames TGV est portée à 60 km/h en sortie de gare puis 110 km/h.

Par ailleurs, une base de maintenance ayant été créée à Geneuille, des trains seront amenés à circuler la nuit, quelques jours par semaine, pour le matériel d'entretien des voies (ballast, etc. ...). RFF se renseignera auprès de la SNCF sur les conditions d'entrée dans un tunnel qui obligerait les conducteurs à klaxonner.

RFF confirme également qu'aucun relevé n'a été effectué le long de cette voie dans sa traversée de Besançon intramuros, l'ambiance sonore de ce secteur étant considérée, avant même le passage des trains, comme modérée. Ce qui oblige le constructeur à veiller à ne point dépasser des seuils acoustiques réglementaires qui sont de 63 décibels le jour et 58 décibels la nuit. RFF s'est donc livré, avec une agence spécialisée et avec un logiciel adapté à des calculs de simulation des bruits provoqués. Il a été décidé de retenir comme seuil de tolérance **60 décibels, équivalent au niveau requis pour une ligne circulée à grande vitesse. A titre indicatif**, une diminution de 3 décibels correspond à diviser par 2 le niveau acoustique. Ce logiciel aurait notamment démontré sa fiabilité lors de calculs réalisés sur la ligne LGV Méditerranée, à quelques exceptions près.

Trois tableaux que vous trouverez en annexe à ce compte-rendu, illustrent les calculs réalisés, immeuble par immeuble, rue Nicolas Bruand, à 2m des façades, à 4m du sol (hauteur d'un premier étage), puis étage par étage. Ces calculs démontrent que le seuil de 60 décibels n'est jamais atteint du fait de la topographie et de la qualité de l'infrastructure : plaques élastomère entre le rail et les traverses et épaisseur de ballast conséquente.

RFF insiste sur le fait qu'ils n'ont pas triché avec ces calculs afin d'être sous le seuil retenu d'autant que la loi d'orientation sur les transports intérieurs les oblige à établir un bilan un an après les travaux puis 5 ans après. Un cabinet d'étude, Impédance devrait réaliser ce bilan. Si les seuils étaient dépassés, RFF serait obligé d'engager des travaux qui sont toujours plus coûteux lorsqu'ils sont réalisés après coup.

En ce qui concerne les **vibrations**, il n'existe pas de réglementation spécifique et la propagation de celles-ci est plus difficilement prévisible.

Cependant, là encore la qualité de l'infrastructure devrait permettre de réduire de façon substantielle les vibrations à la source.

Les riverains ont insisté sur cette part d'incertitude afin que des mesures de protection soient réalisées. Or un mur antibruit reviendrait à 5 000€ le mètre linéaire et n'aurait aucun impact sur les vibrations ; le budget actuel pour ces travaux ne permet pas de le construire.

Si dans la traversée d'Ecole Valentin, des mesures de protection phonique ont été prises sous forme de construction de merlons végétalisés, c'est grâce à un accord passé avec la commune qui a mis à la disposition de RFF des terrains réservés le long de cette voie. Cela est bien sûr plus difficile en secteur urbanisé.

La délégation a cependant insisté auprès de RFF sur sa vigilance quant à ces incertitudes et sa volonté de suivre toutes ces questions de très près.

RFF nous a proposé une visite sur site du chantier le mardi 13 juillet à 17h30 et nous annonce une opération portes ouvertes les 25 et 26 septembre 2010.

Il est donc convenu de rester en contact et de poursuivre le dialogue.