



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Bruit

Question écrite n° 3205

Texte de la question

M. Didier Mathus appelle l'attention de M. le ministre de l'environnement sur les suites de l'adoption de loi relative à la lutte contre le bruit. Un certain nombre de décrets d'application doivent paraître pour rendre cette loi opérante. Or aucun d'entre eux n'a encore été publié. Ces textes d'application devront notamment préciser les conditions de certaines mesures acoustiques. À ce sujet, l'article 15 prévoyant la resorption des points noirs où le niveau sonore diurne est supérieur à 60 décibels, il convient de différencier les méthodes de mesure du bruit. Le mode de calcul actuel est en particulier inadapté aux nuisances sonores dues au transport ferroviaire. Les riverains de la voie Sud-Est du TGV sont ainsi soumis à plus de 100 passages quotidiens, avec des bruits d'attaque évalués de 70 à 100 décibels, très violents et très brefs. Le mode de calcul du bruit moyen, sur des périodes longues, adapté aux nuisances sonores autoroutières, ne rend ainsi pas compte des nuisances sonores spécifiques du TGV Sud-Est et permet à la SNCF dans ce cas précis d'espérer échapper aux mesures qui découleraient de l'application de l'article 15 de la loi. En conséquence, il lui demande, d'une part, dans quels délais les décrets d'application sont appelés à voir le jour et, d'autre part, quelles mesures il entend prendre pour adapter la mesure du bruit aux cas des nuisances sonores ferroviaires.

Texte de la réponse

La préparation de sept décrets d'application de la loi relative à la lutte contre le bruit est aujourd'hui bien avancée. Ces décrets concernent l'aide aux riverains des aéroports et les plans de gêne, les objets et matériels sonores, les activités, les bâtiments publics, le bruit des infrastructures de transport et le classement des voies bruyantes dans les documents d'urbanisme. L'ensemble des décrets et textes d'application de la loi devrait être publié avant la fin de l'année 1994. L'honorable parlementaire s'inquiète de la façon dont les nuisances sonores du TGV sont mesurées, pour refléter la gêne réelle des riverains, due aux niveaux sonores instantanés qui peuvent être très élevés. Cette importante question a fait l'objet d'études poussées, qui ont permis de vérifier que les méthodes utilisées pour évaluer le bruit routier demeuraient valables dans ce cas, en utilisant l'indice équivalent pondéré sur la période diurne. À cet égard, il apparaît d'ailleurs que pour atteindre les objectifs de 60 dB (A) évoqués par l'article 15 de la loi, la SNCF est obligée de mettre en œuvre des protections à la source importantes. Dans tous les cas, le Gouvernement veillera à ce que les riverains des voies ferrées, notamment des nouvelles lignes TGV, soient traités avec la même attention que ceux des voies routières.

Données clés

Auteur : [M. Mathus Didier](#)

Circonscription : - SOC

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3205

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : environnement

Ministère attributaire : environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 juillet 1993, page 1885

Réponse publiée le : 20 décembre 1993, page 4632