



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

bruits

Question orale n° 1550

Texte de la question

M. Michel Grégoire appelle l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur la législation sur le bruit et les indicateurs actuellement utilisés pour mesurer le bruit émis par les TGV Méditerranée. Le décret du 18 avril 1995 précise, dans son article 1er, modifiant l'article R. 48-4 du code de la santé publique, la notion de bruit émergent, défini comme une émission sonore représentant un accroissement, par rapport au bruit ambiant, de 5 décibels en journée et de 3 décibels de 22 heures à 7 heures. Or certaines mesures réalisées par les riverains de la ligne à grande vitesse à plusieurs centaines de mètres de la ligne font état, selon les circonstances météorologiques, de bruits compris, lors d'un passage de TGV, entre 60 et 75 décibels, alors que le bruit ambiant est compris entre 35 et 40 décibels. Cet accroissement de 30 décibels ou plus est donc particulièrement pénible à supporter pour ces riverains et pose de sérieux problèmes de santé publique (fatigue, perturbation du sommeil, baisse d'audition, etc.). Toutefois, l'article R. 48-1 du code de la santé publique exclut explicitement de son champ d'application les infrastructures de transports et les véhicules qui y circulent. Le décret du 18 avril 1995 ne s'applique donc, pour l'essentiel, qu'aux bruits de voisinage et aux activités professionnelles. C'est pourquoi, aujourd'hui, la SNCF ne se réfère pas au décret du 18 avril 1995 mais à l'arrêté du 10 novembre 1999, qui entérine l'existence de la Laeq comme mesure de bruit des infrastructures ferroviaires et routières. Cette mesure est, en quelque sorte, une moyenne pondérée de tous les bruits émis pendant vingt-quatre heures. Toutefois, cette mesure, qui rend compte assez fidèlement de bruits réguliers comme ceux de la circulation sur autoroute, ne tient pas compte de la spécificité des bruits émergents, propres aux infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, il semblerait que les protections sonores installées par la SNCF - merlons et murs antibruit - ne puissent arrêter qu'une partie des bruits et non ceux d'origine aérodynamique qui augmentent avec la vitesse et deviennent prépondérants à partir de 300 kilomètres à l'heure. Il lui demande donc quelles dispositions le Gouvernement entend adopter afin que les mesures de bruit des infrastructures ferroviaires puissent prendre en compte le phénomène très spécifique des bruits émergents émanant des TGV. Il serait souhaitable, à ce propos, de déterminer, pour les infrastructures ferroviaires, un seuil d'émergence à ne pas dépasser, afin d'obliger les aménageurs à assurer une meilleure protection des riverains.

Texte de la réponse

NUISANCES SONORES DUES AU TGV-MÉDITERRANÉE

M. le président. M. Michel Grégoire a présenté une question, n° 1550, ainsi rédigée :

« M. Michel Grégoire appelle l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur la législation sur le bruit et les indicateurs actuellement utilisés pour mesurer le bruit émis par les TGV Méditerranée. Le décret du 18 avril 1995 précise, dans son article 1er, modifiant l'article R. 48-4 du code de la santé publique, la notion de bruit émergent, défini comme une émission sonore représentant un accroissement, par rapport au bruit ambiant, de 5 décibels en journée et de 3 décibels de 22 heures à 7 heures. Or, certaines mesures réalisées par les riverains de la ligne à grande vitesse à plusieurs centaines de mètres de la ligne font

état, selon les circonstances météorologiques, de bruits compris, lors d'un passage de TGV, entre 60 et 75 décibels, alors que le bruit ambiant est compris entre 35 et 40 décibels. Cet accroissement de 30 décibels ou plus est donc particulièrement pénible à supporter pour ces riverains et pose de sérieux problèmes de santé publique (fatigue, perturbation du sommeil, baisse d'audition, etc.). Toutefois, l'article R. 48-1 du code de la santé publique exclut explicitement de son champ d'application les infrastructures de transports et les véhicules qui y circulent. Le décret du 18 avril 1995 ne s'applique donc, pour l'essentiel, qu'aux bruits de voisinage et aux activités professionnelles. C'est pourquoi, aujourd'hui, la SNCF ne se réfère pas au décret du 18 avril 1995 mais à l'arrêté du 10 novembre 1999, qui entérine l'existence de la Laeq comme mesure de bruit des infrastructures ferroviaires et routières. Cette mesure est, en quelque sorte, une moyenne pondérée de tous les bruits émis pendant vingt-quatre heures. Toutefois, cette mesure, qui rend compte assez fidèlement de bruits réguliers comme ceux de la circulation sur autoroute, ne tient pas compte de la spécificité des bruits émergents, propres aux infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, il semblerait que les protections sonores installées par la SNCF - merlons et murs antibruit - ne puissent arrêter qu'une partie des bruits et non ceux d'origine aérodynamique qui augmentent avec la vitesse et deviennent prépondérants à partir de 300 kilomètres à l'heure. Il lui demande donc quelles dispositions le Gouvernement entend adopter afin que les mesures de bruit des infrastructures ferroviaires puissent prendre en compte le phénomène très spécifique des bruits émergents émanant des TGV. Il serait souhaitable, à ce propos, de déterminer, pour les infrastructures ferroviaires, un seuil d'émergence à ne pas dépasser, afin d'obliger les aménageurs à assurer une meilleure protection des riverains. »

La parole est à M. Michel Grégoire, pour exposer sa question.

M. Michel Grégoire. Madame la secrétaire d'Etat au budget, je me permets d'appeler votre attention sur la législation sur le bruit et les indicateurs actuellement utilisés pour mesurer le bruit émis par les TGV-Méditerranée. Le décret du 18 avril 1995 précise, dans son article 1er, modifiant l'article R. 48-4 du code de la santé publique, la notion de bruit émergent, défini comme une émission sonore représentant un accroissement, par rapport au bruit ambiant, de 5 décibels en journée et de 3 décibels de 22 heures à 7 heures.

Les études de santé publique ont en effet déterminé qu'une augmentation de 3 décibels correspondait à un doublement du bruit. C'est pourquoi un accroissement du bruit de 4 à 5 décibels est ressenti comme une augmentation moyenne, une élévation, de 6 à 7 décibels, comme un accroissement important et une augmentation de 8 à 9 décibels comme étant considérable.

Or certaines mesures réalisées par les riverains de la ligne à grande vitesse à plusieurs centaines de mètres de la ligne font état, selon les circonstances météorologiques, de bruits compris, lors d'un passage de TGV, entre 60 et 75 décibels, alors que le bruit ambiant est compris entre 35 et 40 décibels. Cet accroissement de 30 décibels ou plus est donc particulièrement pénible à supporter et pose de sérieux problèmes de santé publique en termes de fatigue, de perturbation du sommeil, de baisse d'audition, etc., sachant qu'il passe en moyenne un train toutes les trois minutes.

Toutefois, l'article R. 48-1 du code de la santé publique exclut explicitement de son champ d'application les infrastructures de transports et les véhicules qui y circulent. Le décret du 18 avril 1995 ne s'applique donc, pour l'essentiel, qu'aux bruits de voisinage et aux activités professionnelles.

C'est pourquoi, aujourd'hui, la SNCF ne se réfère pas au décret du 18 avril 1995 mais à l'arrêté du 10 novembre 1999, qui entérine l'existence d'une mesure qui est, en quelque sorte, une moyenne pondérée de tous les bruits émis pendant vingt-quatre heures. Toutefois, cette mesure, qui rend compte assez fidèlement de bruits réguliers, comme ceux de la circulation sur autoroute, ne tient, bien entendu, pas compte de la spécificité des bruits émergents, propres aux infrastructures ferroviaires.

Par ailleurs, il semblerait que les protections sonores installées par la SNCF, murs anti-bruit ou merlons, ne

puissent arrêter qu'une partie des bruits, et non ceux d'origine aérodynamique qui augmentent énormément avec la vitesse et deviennent prépondérants à partir de 300 kilomètres à l'heure.

Nous souhaitons, je parle au nom de nombreux riverains, savoir quelles sont les dispositions que le Gouvernement pourrait adopter afin que les mesures concernant les nuisances sonores provoquées par les infrastructures ferroviaires puissent prendre en compte le phénomène très spécifique des bruits émergents émanant des TGV, cela pour l'avenir mais aussi pour le cas présent. Il serait souhaitable à ce propos de déterminer pour les infrastructures ferroviaires un seuil d'émergence à ne pas dépasser, afin d'obliger les aménageurs à assurer une meilleure protection des riverains.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat au budget.

Mme Florence Parly, secrétaire d'Etat au budget. Monsieur le député, la réglementation applicable en matière de limitation du bruit des infrastructures ferroviaires est définie par le décret du 9 janvier 1995, récemment complété par l'arrêté du 8 novembre 1999 établi conjointement avec le ministère chargé des transports et du logement.

Cette réglementation s'applique aux infrastructures nouvelles ainsi qu'aux modifications ou transformations significatives résultant de travaux sur une infrastructure existante, dont l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique ou l'acte prorogeant les effets d'une déclaration d'utilité publique est postérieur au 10 mai 2000.

Cette réglementation s'applique aussi, lorsqu'elles ne font pas l'objet d'une enquête publique, aux modifications ou transformations significatives d'une infrastructure existante, dont le début des travaux est postérieur au 10 mai 2000.

Cette réglementation conduit à limiter, de jour comme de nuit, la contribution sonore moyenne des infrastructures en façade des bâtiments préexistants, ces plafonds étant variables selon le mode d'occupation du bâtiment, le niveau de bruit extérieur préexistant ainsi que le type de circulation de train.

Cette réglementation aligne les exigences opposables aux lignes nouvelles parcourues par des TGV dont les vitesses sont supérieures à 250 kilomètres à l'heure sur celles qui sont applicables à la route depuis 1995. L'indicateur retenu est le LAeq, niveau de bruit équivalent pondéré A, qui doit être évalué sur chacune des deux périodes réglementées.

La limitation du bruit doit être obtenue en priorité par des protections à la source visant à réduire le bruit extérieur, complétées, si nécessaire, par le traitement acoustique des façades.

La réglementation du bruit ferroviaire, arrivée certes trop tardivement, constitue une véritable avancée, tout comme les progrès technologiques spectaculaires obtenus sur les émissions sonores des TGV : les mesures de bruit réalisées au passage des trains, à 25 mètres de l'infrastructure, montrent à ce titre qu'un TGV Duplex d'aujourd'hui émet, jusqu'à 270 kilomètres à l'heure, 8 à 9 décibels de moins qu'un TGV orange de la première génération, ce qui correspond à l'efficacité acoustique d'un écran antibruit dans les zones les mieux protégées, ou encore au gain qui serait obtenu par une baisse de vitesse qui conduirait à faire passer un TGV Duplex à 150 kilomètres à l'heure au lieu de 300 kilomètres à l'heure.

Néanmoins, ces progrès ne permettent pas d'éliminer tous les effets néfastes dus au bruit, notamment ceux liés aux pics de bruit résultant du passage de TGV la nuit, et qui ont pu être mis en évidence à diverses reprises par des expertises réalisées sur les lignes de grande vitesse pour le compte des ministères chargés des transports et de l'environnement, bien que les exigences réglementaires aient été respectées.

Les informations dont dispose le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement permettent cependant de penser que ces pics nocturnes peuvent être réduits de diverses manières, notamment en accélérant le renouvellement des rames les plus bruyantes par des rames plus modernes, en abaissant les vitesses de circulation la nuit ou en instaurant un couvre-feu de nuit pour les rames les plus bruyantes, comme

l'indique le rapport en date du 27 septembre 1999 de M. Lamure du Conseil général des ponts et chaussées. Pour autant, il ne paraît pas possible de transposer telle quelle la réglementation applicable au bruit de voisinage résultant du décret n° 95-408 du 18 avril 1995 : ce dernier vise en effet à limiter et sanctionner l'émergence de bruit, c'est-à-dire le surplus de bruit par rapport au bruit préexistant, et s'applique aux bruits de comportement ainsi qu'aux bruits des activités professionnelles, sportives, culturelles et de loisir. L'expérience montre que ces émergences peuvent généralement être évitées à un coût acceptable pour la collectivité publique.

Par ailleurs, il paraît nécessaire d'améliorer les méthodes de prévision du bruit ferroviaire pour mieux prendre en compte sa spécificité, et en particulier les effets aérodynamiques qui deviennent, compte tenu des progrès obtenus sur le bruit de roulement, prépondérants aux vitesses supérieures à 250 kilomètres à l'heure et sont insuffisamment pris en compte dans les études d'impact.

La prochaine directive européenne sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, dont l'adoption pourrait intervenir avant la fin de cette année, sera l'occasion de renforcer le dispositif réglementaire national des critères et moyens d'action en matière de lutte contre les effets néfastes du bruit dans l'environnement. Le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement ne manquera pas de proposer au ministère chargé des transports des avancées en la matière, tout en ayant à l'esprit qu'il convient de trouver un équilibre durable entre le développement du trafic ferroviaire et la prévention des effets du bruit. Si l'on parvient à modérer les effets du bruit, on facilitera aussi l'acceptation du développement du transport ferroviaire.

>

Données clés

Auteur : [M. Michel Grégoire](#)

Circonscription : Drôme (3^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1550

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 octobre 2001, page 5980

Réponse publiée le : 24 octobre 2001, page 6398

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 22 octobre 2001