



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

bruits

Question écrite n° 24016

Texte de la question

M. Michel Bouvard attire l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur les différences de normes applicables entre la France et l'Allemagne aux protections phoniques le long des voies ferrées. Il constate en effet que les niveaux retenus en France pour la mise en oeuvre de protection sur des infrastructures existantes sont de 73 et 78 décibels, alors que ces mêmes niveaux sont fixés à 60 décibels de jour comme de nuit à proximité des hôpitaux et de quartiers résidentiels, de 72/62 décibels dans les zones mixtes et même de 75 et 65 décibels dans les zones d'activités. Il souhaite donc connaître les dispositions qui pourraient être adoptées afin d'harmoniser ces seuils et de permettre ainsi à nos concitoyens de disposer d'une meilleure qualité de vie notamment dans les régions de montagne où la propagation du bruit répond à des phénomènes que les scientifiques ne sont capables d'évaluer que de manière approximative.

Texte de la réponse

Les normes applicables en Allemagne en matière de lutte contre le bruit des infrastructures existantes ne sont pas les mêmes qu'en France. Chaque pays dispose de ses propres indicateurs et méthodes de calcul pour mesurer le bruit. En France, la législation est basée sur le niveau de pression acoustique équivalent pondéré A : le LAeq (6 h - 22 h) pour la période diurne et le LAeq (22 h - 6 h) pour la période nocturne. Elle tient compte, contrairement aux méthodes allemandes, des phénomènes de réflexions sonores, ce qui conduit à un chiffre plus élevé de 3 dB (A) pour une situation comparable. Par ailleurs en Allemagne, le niveau calculé est comparé au seuil à ne pas dépasser, mais après que 5 dB (correspondant aux autres sources sonores) ait été retranchés à cette valeur calculée. En France, seuls 3 dB sont retranchés pour les lignes ferroviaires conventionnelles. Là encore, la méthode conduit à retenir un chiffre plus important pour une même situation. Dans sa politique de réduction du bruit des infrastructures de transports terrestres, l'État a défini des critères acoustiques et des critères d'antériorité pour caractériser les points noirs dus au bruit du réseau ferroviaire sur lesquels seront concentrés les efforts de résorption. Les niveaux retenus correspondent à un LAeq (6 h - 22 h) de 73 dB(A) et un LAeq(22 h - 6 h) de 68 dB(A). Par ailleurs, pour les sections des lignes ferroviaires à grande vitesse exclusivement dédiées à des TGV circulant à plus de 250 km/h, ces niveaux sont respectivement abaissés à 70 et 65 dB(A). Enfin, en ce qui concerne l'harmonisation des seuils, celle-ci devrait se mettre en place de façon naturelle suite à la mise en oeuvre de la transposition de la directive 2002/49 CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. En effet, la directive impose la réalisation de cartes de bruit pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transports terrestres et la publication de plans de prévention du bruit dans l'environnement qui doivent planifier les opérations de résorption du bruit. Pour ce faire, les états membres doivent utiliser les indicateurs Lden et Lnight définis à l'annexe I de la directive. Aujourd'hui, même si aucune valeur seuil n'a encore été décidée à partir de cet indicateur, le « Lden » préfigure les bases d'une future harmonisation des différentes législations en vigueur.

Données clés

Auteur : [M. Michel Bouvard](#)

Circonscription : Savoie (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 24016

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 1er septembre 2003, page 6788

Réponse publiée le : 13 mars 2007, page 2767