



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Nuisances provoquées par les activités ferroviaires

Question écrite n° 17632

Texte de la question

M. Aurélien Taché attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires au sujet des nuisances relatives aux activités ferroviaires subies par les riverains de celles-ci, en Île-de-France. Si le bruit et les vibrations au sol sont inhérents au développement des transports ferroviaires, ces phénomènes sont d'autant plus sensibles en Île-de-France que les infrastructures y sont concentrées et s'inscrivent dans un tissu urbain de forte densité : l'Île-de-France cumule en effet 40 % des circulations ferroviaires nationales et 70 % des voyageurs quotidiens de l'Hexagone sur seulement 2 % du réseau du territoire. Ce ne sont qu'un des impacts environnementaux du ferroviaire. En effet, il faut y ajouter en particulier l'émission de particules fines, particulièrement nocives, ainsi que, en fonction du carburant utilisé, l'émission de gaz carbonique ou toxique. Le bruit demeure cependant un des aspects les plus significatifs de l'impact environnemental du transport ferroviaire en Île-de-France. Près 1,5 million de personnes y seraient soumises à des niveaux de bruit qui excèdent l'objectif recommandé par l'OMS pour éviter les conséquences sanitaires du bruit ferré. Durant la nuit en particulier, les niveaux de bruit ferroviaire diminuent le long des voies mais ils peuvent rester importants, notamment aux abords de certaines lignes accueillant un trafic de fret ferroviaire. Aussi, ce sont 2,3 millions de Franciliens qui sont exposés la nuit au-delà de l'objectif de qualité recommandé par l'OMS. Et les conséquences sanitaires sont bien réelles pour les personnes concernées. Il a été évalué par Bruitparif, l'observatoire du bruit en Île-de-France, que le bruit ferroviaire entraînerait une perte moyenne de 2 à 3 mois de vie en bonne santé par Francilien - avec de fortes disparités territoriales, ce montant s'élevant à 24 mois au sein des territoires les plus exposés. Ces chiffres n'en sont que quelques-uns, issus de la grande quantité de données empiriques existantes en matière de nuisances sonores ferroviaires, notamment produites par Bruitparif. Leur existence est hautement encourageante pour l'établissement de diagnostics précis et la conception de politiques publiques adaptées ; toutefois, M. le député regrette que la recherche ne soit pas aussi poussée en matière de nuisances ferroviaires liées à la vibration du sol au passage des trains. En matière de nuisances sonores, M. le député salue l'avancée qu'a représentée la signature d'une convention d'intention État/région/SNCF Réseau/Bruitparif visant à accentuer la lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France, au début de l'année 2021. Les 62 communes pilotes et les 15 millions d'euros débloqués par l'État et la région ont permis des avancées très encourageantes en matière d'études acoustiques, de réalisation de diagnostics, d'accompagnement de travaux d'aménagement et d'innovation dans les solutions apportées. Toutefois, des dizaines de milliers de Franciliens vivent toujours près de chemins de fer qui ne sont pas équipés pour atténuer suffisamment les nuisances ferroviaires. C'est d'autant plus vrai que l'on s'éloigne de la capitale : le Val-d'Oise fait notamment partie des territoires franciliens où les voies ferrées sont les moins adaptées. Plus spécifiquement, la convention d'intention de 2021 a prévu l'équipement des voies jusqu'à Pontoise - à l'extrémité de la ligne du RER C - laissant ainsi les communes suivantes, traversées notamment par la ligne J du Transilien, sans solution de réduction de ces nuisances. L'exemple particulier de la gare de Boissy-l'Aillerie est édifiant : le complexe résidentiel Wood Park, composé d'une quarantaine d'habitations, se trouve séparé de la voie et des gares par ce qui ne saurait être qualifié autrement que de « cache-misère » : une paroi en béton ne dépassant pas les trois centimètres d'épaisseur. Les habitants de la résidence témoignent de bruits et de vibrations incessants, troublant fortement leur quotidien. Pour cause, l'absence d'infrastructure préventives, mais également la vitesse de trains ne s'arrêtant pas en gare - y compris la nuit - ou encore l'arrêt durant des dizaines de minutes du matériel roulant

en gare, sans que moteurs, climatisations ou chauffage ne soient coupés. Les troubles ainsi créés bouleversent parfois fortement la qualité de vie des concitoyens, avec pour conséquences repos et loisirs dégradés, qualité du travail atteinte, ou études des enfants perturbées, parmi tant d'autres. Il s'agit là d'une question fondamentale de santé publique et de qualité de vie. Ainsi, M. le député souhaiterait savoir dans quelle mesure le Gouvernement prévoit d'élargir la liste des territoires-cible de la convention d'intention et la nature des moyens - humains, techniques et financiers - qui y seront consacrés. Il souhaiterait également connaître l'ambition du Gouvernement en matière de contrôle des vibrations provoquées par les passages des trains, grandes oubliées des politiques publiques de réduction des nuisances liées aux activités ferroviaires. Enfin, il souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement en matière réglementaire pour prévenir des pratiques délétères d'un point de vue des nuisances, en particulier la vitesse de traversée des trains ne s'arrêtant pas en gare ou encore le maintien en marche des moteurs lors de longs arrêts en station ; ce dernier point notamment aurait l'avantage par ailleurs de permettre, à n'en point douter, d'importantes économies d'énergie.

Données clés

Auteur : [M. Aurélien Taché](#)

Circonscription : Val-d'Oise (10^e circonscription) - Écologiste - NUPES

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17632

Rubrique : Nuisances

Ministère interrogé : [Transition écologique et cohésion des territoires](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [7 mai 2024](#), page 3587

Question retirée le : 11 juin 2024 (Fin de mandat)