



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Nuisances sonores

Question orale n° 791

Texte de la question

Mme Émilie Chandler attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les nuisances sonores liées aux convois de fret ferroviaire sur l'axe Le Havre-Serqueux-Gisors, avant de rejoindre la ligne J du Transilien vers Pontoise, Conflans Sainte-Honorine puis Paris. Depuis 2022, des convois de marchandises empruntent ce nouvel axe et il s'avère qu'un certain nombre de désordres ont été relevés par les riverains directs de la ligne J dans sa partie valdoisienne, notamment à la traversée du Vexin dont Mme la députée est élue. Parmi les griefs relevés, la question du bruit et des nuisances sonores n'est pas négligeable, mais le principal désordre dont font état les riverains proches des voies concerne les vibrations et leur impact tant pour la quiétude et la qualité de vie des personnes, que pour les effets sur le bâti, face aux nombreuses microfissures constatées. Le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors reposait sur l'objectif d'offrir de la capacité supplémentaire pour renforcer la desserte ferroviaire du port du Havre en la dotant d'un nouvel itinéraire fret alternatif à l'axe historique passant par Rouen puis Mantes en longeant la Seine jusqu'à Paris. Cependant, il est nécessaire de clarifier la répartition du flux de trains de marchandises entre l'axe historique et l'itinéraire alternatif, sachant qu'il n'a jamais été annoncé un report de l'intégralité du trafic fret sur l'axe secondaire. Il est donc essentiel d'apporter une réponse précise sur le niveau éventuel de montée en charge ou non du nombre de convois circulant sur l'itinéraire alternatif, sachant qu'une fois les travaux de modernisation de l'infrastructure Mantes-Paris réalisés, cet axe principal a vocation à accueillir de nouveau la circulation du fret ferroviaire depuis les grands ports du Havre et de Rouen. Mme la députée souhaite également insister sur une série de mesures qui, si elles sont pleinement appliquées, ont pour objectif de réduire les nuisances liées au trafic de fret ferroviaire. Les ensembles rail-ballast peuvent être équipés de tapis anti-vibratiles, que SNCF Réseau se doit d'installer là où le risque de propagation de vibrations est supérieur à la moyenne, mais également sur les tronçons proches des zones habitées. De même, les parcs en usage de wagons de marchandises, souvent très anciens, sont progressivement renouvelés par une nouvelle génération de matériel roulant, dont l'ensemble suspension-freins produit une nette amélioration du niveau sonore. Enfin, puisque l'une des préoccupations majeures et légitimes exprimées par les résidents et les élus est le bruit nocturne, Mme la députée ne peut qu'encourager l'examen de la possibilité d'une séquence neutre « couvre-feu » aux heures de nuit, sur une plage à définir, entre 0 h et 6 h par exemple. Cette mesure, si elle était mise en place, modifierait très significativement l'impact pour les communes et quartiers d'habitation traversés, y compris sur une ligne J du Transilien dont le transport de voyageurs est déjà particulièrement dense. Les enjeux sont multiples et nécessitent un dialogue constructif, avec une écoute certes, mais surtout la capacité de prise en compte des remarques et interrogations exprimées. Elle lui demande comment l'État et la SNCF peuvent collaborer efficacement pour trouver une solution adaptée aux problèmes de nuisances sonores et de vibrations causés par la circulation des convois de fret ferroviaire sur l'axe Le Havre-Serqueux-Gisors et répondre ainsi aux préoccupations légitimes des riverains de la ligne J du Transilien, en particulier ceux du Vexin.

Texte de la réponse

LIGNE J DU TRANSILIEN

Mme la présidente . La parole est à Mme Émilie Chandler, pour exposer sa question, no 791, relative à la ligne J du Transilien.

Mme Émilie Chandler . Ma question porte sur les nuisances liées aux convois de fret ferroviaire dans le Vexin. Depuis 2022, des convois de marchandises empruntent l'axe Le Havre-Serqueux-Gisors, avant de rejoindre la ligne J du Transilien vers Pontoise, puis Paris. Or il s'avère qu'un certain nombre de désordres ont été relevés par les riverains directs de cette ligne dans sa partie valdoisienne, notamment au niveau de la traversée du Vexin – dont je suis une élue.

En effet, les riverains proches des voies subissent des vibrations qui ont un impact sur la qualité de vie des personnes, mais aussi et surtout des effets sur le bâti, comme le montrent les nombreuses fissures constatées.

Le projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors reposait sur l'objectif d'offrir de la capacité supplémentaire pour renforcer la desserte ferroviaire du port du Havre en la dotant d'un nouvel itinéraire fret, alternatif à l'axe historique qui passe par Rouen puis Mantes-la-Jolie en longeant la Seine jusqu'à Paris.

Cependant, il est nécessaire de clarifier la répartition du flux de trains de marchandises entre l'axe historique et l'itinéraire alternatif, sachant qu'un report de l'intégralité du trafic fret sur l'axe secondaire n'a jamais été annoncé.

Je souhaite insister sur une série de mesures qui, si elles étaient pleinement appliquées, permettraient de réduire les nuisances liées au trafic de fret ferroviaire. Les ensembles rail-ballast peuvent être équipés de tapis antivibratiles que SNCF Réseau se doit d'installer là où le risque de propagation de vibrations est supérieur à la moyenne, mais également sur les tronçons proches des zones habitées.

De même, les parcs de wagons de marchandises en usage, souvent très anciens, sont progressivement renouvelés par une nouvelle génération de matériel roulant, dont l'ensemble suspension-freins permet une nette amélioration de niveau sonore.

Enfin, puisque l'une des préoccupations majeures et légitimes exprimées par les résidents et les élus du Vexin est le bruit nocturne, je ne peux qu'encourager l'examen de la possibilité d'instaurer, en toute neutralité, un couvre-feu aux heures de nuit, sur une plage à définir.

Comme vous le constatez, les enjeux sont multiples. Comment l'État et la SNCF peuvent-ils collaborer efficacement pour trouver une solution aux nuisances sonores et aux vibrations, qui entraînent la fissuration des maisons, et répondre ainsi aux préoccupations légitimes des riverains de la ligne J du Transilien, en particulier dans le Vexin ?

Mme la présidente . La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté.

Mme Sabrina Agresti-Roubache, *secrétaire d'État chargée de la ville et de la citoyenneté* . Le report modal vers le ferroviaire est déterminant pour réussir la transition écologique et diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, le Gouvernement est pleinement mobilisé pour limiter et résorber les nuisances sonores et vibratoires qui affectent nos concitoyens.

Une part importante du trafic du fret ferroviaire entre Paris et Le Havre emprunte le parcours passant par Amiens ou par l'axe Serqueux-Gisors. La redondance des itinéraires de fret permet d'assurer la continuité des circulations en cas d'interruption, comme c'est le cas actuellement du fait des travaux de prolongement du RER E vers l'ouest. Cette robustesse est une condition du succès du report modal.

La modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, achevée en mars 2021, permet ainsi de détourner une partie du trafic de fret des branches de la ligne J en direction de Mantes-la-Jolie, tout en prévoyant un traitement

acoustique des secteurs les plus sensibles sur son itinéraire, notamment à Conflans-Sainte-Honorine. L'État a engagé 104 millions d'euros pour cette opération, qui accueille aujourd'hui 100 à 200 trains de fret par mois.

Un programme opérationnel a été défini à la suite de la signature en avril 2021, par l'État, la région Île-de-France, SNCF Réseau et Bruitparif, de la convention relative à la réduction du bruit ferroviaire. Des études acoustiques ont été lancées cette année pour actualiser le décompte des points noirs du bruit ferroviaire au sein des différents territoires.

La communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise et la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise seront sollicitées avant la poursuite des opérations d'isolation acoustique. L'État et SNCF Réseau pourront également prendre à leur charge une partie du financement de ces travaux. Il s'agit donc d'un engagement assez ferme.

Encore une fois, nous n'envisageons pas de laisser nos concitoyens subir ce bruit. Ceux qui n'ont jamais habité près d'une voie ferroviaire ne savent pas de quoi vous et moi parlons !

Mme la présidente . La parole est à Mme Émilie Chandler.

Mme Émilie Chandler . Madame la ministre, j'entends cet engagement et j'espère que des solutions seront trouvées pour résorber les nuisances sonores et vibratoires – les fissures des bâtiments ne devraient plus se produire.

Données clés

Auteur : [Mme Émilie Chandler](#)

Circonscription : Val-d'Oise (1^{re} circonscription) - Renaissance

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 791

Rubrique : Nuisances

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 mai 2024](#)

Réponse publiée le : 29 mai 2024, page 4415

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [21 mai 2024](#)