

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD2640

présenté par

M. Barrot, Mme Luquet, M. Duvergé, Mme Colboc, M. Houlié, Mme Rossi, Mme Lasserre,
M. Pahun et Mme Gallerneau

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28 TER, insérer l'article suivant:**

Au deuxième alinéa de l'article L. 572-3 du code de l'environnement, les mots : « définies par décret en Conseil d'État » sont remplacés par les mots et le tableau :

« fixées dans le tableau ci-dessous :

Valeurs Limites, en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodromes	Routes	Voies ferrées	Activités industrielles
Lden	55	68	68	71
Ln		62	62	60

»

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les nuisances sonores constituent un risque pour la santé des français. Selon l'Agence Européenne pour l'Environnement (AEE), l'exposition au bruit entraîne des troubles du sommeil et de l'apprentissage, des désordres cardiovasculaires, des perturbations endocriniennes et digestives et est à l'origine de 10 000 morts par an en Europe.

Cet amendement vise à supprimer le bonus ferroviaire, c'est-à-dire la tolérance plus forte au bruit engendré par les infrastructures ferroviaires qu'à celui engendré par les infrastructures routières.

Le ferroviaire non-tgv dispose depuis l'arrêté du 8 novembre 1999, un « bonus sonore » par rapport au routier. Pour les trains, le seuil sonore est de 73 dB(A) Lden et 65 Ln contre 68 dB(A) Lden et 62 Ln pour le routier. Ce bonus provient d'anciennes études relatives à la perception du bruit chez les riverains. Jusqu'à la publication du rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en octobre 2018, les nuisances sonores relatives aux trains étaient considérées comme moins nuisibles

pour les riverains à même niveau sonore. Le dernier rapport de l'OMS conteste cette approche et démontre qu'à même niveau sonore, le ferroviaire non-tgv et le routier génèrent la même gêne.