



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## bruits

Question écrite n° 27182

### Texte de la question

M. Bruno Bourg-Broc demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement de lui indiquer quelles sont les initiatives du réseau ferré et de la SNCF en matière de lutte contre le bruit, aussi bien en ce qui concerne les infrastructures que le matériel roulant.

### Texte de la réponse

La maîtrise des conditions sonores au voisinage des infrastructures de transports terrestres et aériens est partie intégrante de la politique des transports menée par le Gouvernement. En ce qui concerne les lignes ferroviaires à grande vitesse, la SNCF avait, dans le cadre de l'étude d'impact et des déclarations d'utilité publique des TGV Atlantique, Nord et Rhône-Alpes, pris l'engagement que le bruit moyen diurne subi par les riverains n'excéderait pas 65 décibels [dB(A)]. Cet engagement a été tenu. La SNCF, et aujourd'hui Réseau ferré de France, ont depuis lors entrepris des travaux de rattrapage propres à ramener à ce niveau les caractéristiques acoustiques de la ligne TGV Paris-Lyon, pour laquelle, lors de sa conception au cours des années soixante-dix, certaines conséquences sonores locales avaient été sous-estimées. Les progrès accomplis par la technique ont permis de franchir un nouveau pas lors des décisions de réalisation du TGV Méditerranée et du TGV Est européen. Pour ces projets, il a pu être décidé de renforcer de 3 décibels l'exigence relative au bruit ferroviaire diurne : celui-ci ne devra pas dépasser 62 décibels [dB(A)] à la mise en service de ces lignes, il sera ramené à 60 dB(A) lorsque le matériel roulant de nouvelle génération aura pu remplacer les matériels roulants actuellement en service. Ces nouvelles dispositions, qui seront étendues aux projets TGV ultérieurs, sont cependant aux limites de ce qui est économiquement réalisable en l'état actuel des techniques pour ce type de lignes. De nouvelles améliorations des conditions sonores ne peuvent être attendues que de nouveaux progrès de la maîtrise des émissions sonores « à la source ». Dans ce domaine, les progrès effectués entre les premières rames « orange » du TGV Sud-Est et les rames du TGV Atlantique se traduisent par un gain de 6 décibels, ce qui correspond à une division par 4 de la puissance acoustique émise. A cet égard, il faut préciser que le pôle acoustique de la SNCF, créé en 1992, pilote un programme de recherche appliquée qui vise à prolonger ces progrès. Ce programme porte en particulier sur la prévision de la propagation du bruit, le bruit de roulement, le bruit aérodynamique qui tend à devenir prépondérant à très grande vitesse, les écrans acoustiques et l'optimisation économique des solutions techniques. En ce qui concerne le réseau ferroviaire classique, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a engagé, en étroite liaison avec la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement et Réseau ferré de France, des réflexions sur les modalités d'une intervention en faveur de la résorption des points noirs du bruit ferroviaire. Cette action, qui serait à mettre en oeuvre en partenariat avec les collectivités territoriales, devrait débiter et se développer au cours des prochains contrats de plan Etat-région.

### Données clés

**Auteur :** [M. Bruno Bourg-Broc](#)

**Circonscription :** Marne (4<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement pour la République

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question** : 27182

**Rubrique** : Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé** : équipement et transports

**Ministère attributaire** : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 22 mars 1999, page 1670

**Réponse publiée le** : 5 juillet 1999, page 4156