



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Bruit

Question écrite n° 60685

Texte de la question

M Alain Moyne-Bressand attire l'attention de Mme le ministre de l'environnement sur l'intérêt qu'il y aurait pour la défense du cadre de vie des riverains concernés par les infrastructures ferroviaires à grande vitesse, d'utiliser une autre méthode que celle du Leq 8 heures - 20 heures pour le calcul des nuisances sonores. En effet, si le Leq mesure sur la période 8 heures - 20 heures (études acoustiques menées par calcul et sur la base d'un niveau sonore moyen, correspondant à celui émis par le trafic annuel moyen journalier entre 8 heures et 20 heures) est généralement reconnu comme étant représentatif des perturbations subies par les riverains des voies autoroutières, il n'est pas du tout adapté en ce qui concerne les liaisons ferroviaires à grande vitesse dont le flux de trafic est intermittent. Il semble donc indispensable de retenir dans ce cas un indicateur de bruit basé sur le niveau sonore instantané afin de déterminer les dispositifs de protection adaptés à la protection de l'environnement des riverains. Il souhaite connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre à cet effet.

Texte de la réponse

Reponse. - Les études des nuisances sonores dues aux transports terrestres ont commencé véritablement, en France comme à l'étranger, dans les années 60. Dans la décennie qui suivit, l'ensemble des autorités concernées ont adopté un indicateur de niveau de bruit, le leq, qui possédait quelques qualités très appréciables. Il constitue un indice bien corrélé avec la gêne des riverains, et calculable assez facilement à partir des données de trafic et de géométrie. De plus, il pouvait a priori être utilisé pour caractériser toutes les grandes sources sonores, en particulier celles liées aux transports : routes, trains, avions. En ce qui concerne le trafic ferroviaire, quelques études ont conclu qu'effectivement le leq pouvait convenir, à condition de choisir un seuil adapté ; cependant, les trains à grande vitesse, apparus récemment, semblent poser des problèmes de bruit spécifiques liés à l'intensité, certainement à la soudaineté d'apparition du bruit et à la nature même de ce bruit, qui paraît plus agressif que celui produit par les trains conventionnels. La SNCF, consciente du problème, a cherché à diminuer ce bruit, d'une part en adaptant le mieux possible le tracé des lignes nouvelles et en construisant des protections phoniques là où manifestement pouvaient se poser des problèmes, et, d'autre part, en agissant sur le matériel roulant : les rames mises en circulation sur la ligne TGV Atlantique présentent un niveau de bruit notablement plus faible que les rames orange en service sur ligne Sud-Est. De son côté, le ministère de l'environnement, en liaison avec le ministère de l'équipement, a demandé à l'INRETS (Institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité) d'étudier la faisabilité d'un indicateur spécifique aux trains à grande vitesse. Les conclusions de cette étude, commencée en 1992, seront remises en 1993, l'indicateur bruit à prendre en compte pour la protection des riverains tiendra compte effectivement de la spécificité du bruit du TGV.

Données clés

Auteur : [M. Moyne-Bressand Alain](#)

Circonscription : - Union pour la démocratie française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 60685

Rubrique : Pollution et nuisances

Ministère interrogé : environnement

Ministère attributaire : environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 août 1992, page 3615