

14ème législature

Question N° : 7433	De M. Xavier Breton (Union pour un Mouvement Populaire - Ain)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > lignes	Analyse > nuisances sonores. réglementation.
Question publiée au JO le : 16/10/2012 Réponse publiée au JO le : 09/07/2013 page : 7224 Date de changement d'attribution : 23/10/2012 Date de renouvellement : 26/03/2013		

Texte de la question

M. Xavier Breton attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les différences entre les règles de protection contre les nuisances selon qu'on est en face d'une ligne ferroviaire nouvellement créée ou d'une ligne ferroviaire existante aménagée. Il rappelle que, s'agissant de la procédure de prise de décision, déjà des différences de traitement importantes existent puisque, dans le cas d'aménagement, donc de travaux réalisés sur une ligne ferroviaire existante, il n'y a pas d'enquête publique ni d'étude d'impact. Face aux nuisances, notamment sonores, le code de l'environnement impose des mesures de protection. Pour que ces mesures soient rendues obligatoires dans le cas d'un aménagement de ligne, il faut que la « modification ou la transformation de l'infrastructure existante soit significative ». Il faut ainsi, selon l'article R. 571-45, que la contribution sonore enregistrée après les travaux soit supérieure de 2 dB(A) par rapport à la situation antérieure aux travaux. Il lui demande quelles dispositions entend prendre le Gouvernement pour mettre un terme à ces disparités.

Texte de la réponse

La prise en compte du bruit ferroviaire est une préoccupation importante du Gouvernement. Il convient de distinguer, d'une part, la limitation du bruit engendré par la création de lignes nouvelles, la transformation ou la modification significative d'une infrastructure ferroviaire existante et, d'autre part, le traitement des points noirs du bruit existant. En ce qui concerne la limitation du bruit causé par la création d'une ligne nouvelle, la transformation ou la modification significative d'une infrastructure ferroviaire existante, la réglementation vise à modérer la gêne supplémentaire en résultant. Ainsi, dans le cas d'une infrastructure nouvelle, la gêne supplémentaire par rapport à la situation initiale, en l'absence d'infrastructure, est significative et le maître d'ouvrage de l'infrastructure se doit de limiter le bruit généré par le projet dans le respect des niveaux maximaux admissibles exposés dans l'article 2 de l'arrêté interministériel du 8 novembre 1999. Les transformations ou modifications significatives d'une infrastructure nouvelle sont définies dans l'article R. 571-45 du code de l'environnement et, en particulier, le maître d'ouvrage est tenu de prendre en compte, dans les limites de la réglementation, leur contribution sonore à terme, si celle-ci devait être supérieure, après travaux, à plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant travaux. Il s'agit ainsi de prendre en compte un effet significatif par rapport à une situation existante préalablement pour tenir compte de la gêne supplémentaire. Cette exigence quant aux aménagements du réseau existant, raisonnable puisqu'elle conduit à privilégier l'action sur les situations les plus sensibles, ne signifie pas, bien sûr, que le Gouvernement se désintéresse du traitement des points noirs du bruit existants sur le réseau. Ainsi, d'importants crédits sont engagés chaque année pour la résorption des points noirs du bruit sur le réseau ferroviaire



: entre 2009 et 2012, un plan d'actions partagé entre l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et Réseau ferré de France (RFF) a permis, avec la participation des collectivités territoriales, d'engager plus de 120 millions d'euros de travaux, qu'il s'agisse d'implantations de merlons, d'écrans antibruit, ou de protections de façades. Par ailleurs, le Gouvernement sera particulièrement vigilant à ce que les plans de prévention du bruit dans l'environnement soient réalisés sur l'ensemble du territoire et que les mesures qui y sont préconisées soient effectivement mises en oeuvre par les acteurs (État, RFF, collectivités territoriales, etc.).