

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>39041</b>	De <b>Mme Fabienne Colboc</b> ( La République en Marche - Indre-et-Loire )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Nuisances sonores issues des infrastructures de transport ferroviaire	<b>Analyse</b> > Nuisances sonores issues des infrastructures de transport ferroviaire.
Question publiée au JO le : <b>18/05/2021</b> Réponse publiée au JO le : <b>30/11/2021</b> page : <b>8610</b>		

### Texte de la question

Mme Fabienne Colboc appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les nuisances sonores dues au trafic ferroviaire. Ces nuisances impactent le bien-être de nombreux citoyens d'Indre-et-Loire, riverains de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique. Au cours de l'examen de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, les parlementaires ont complété la réglementation existante, notamment en permettant la prise en compte des pics de bruit dans le calcul des nuisances sonores. Ces dispositions doivent permettre l'intégration des pics événementiels dans le calcul des nuisances sonores issues des infrastructures de transport ferroviaire afin de rendre compte effectivement des niveaux de bruit subis par les riverains. L'Organisation mondiale de la santé reconnaît que les nuisances sonores constituent un problème de santé publique et un risque environnemental majeur pour la santé physique et mentale. Il est essentiel que les nouvelles modalités de mesure du bruit introduites par la loi LOM soit mises en application afin d'adapter en conséquence les infrastructures de transport. Dans ce contexte, elle appelle son attention sur l'urgence à prendre l'arrêté d'application prévu à l'article L. 517-10-2 du code de l'environnement. Elle lui demande également des précisions sur les mesures complémentaires que le Gouvernement entend mettre en place pour réduire les nuisances sonores issues des infrastructures de transport ferroviaire.

### Texte de la réponse

Les nuisances sonores émises par les transports ferroviaires sont un sujet de préoccupation majeur pour les riverains du réseau ferré national. Le Gouvernement a pleinement conscience des difficultés rencontrées par ces riverains et a engagé des démarches très concrètes pour apporter des réponses aux situations les plus sensibles. Suite aux nombreuses plaintes formulées par les riverains des LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire (BPL) et Sud-Europe-Atlantique (SEA), inaugurées en juillet 2017, le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été missionné en mai 2018 par le Gouvernement afin à la fois d'objectiver les nuisances ressenties, de proposer des mesures de traitement des situations de nuisances avérées, et d'étudier les éventuelles évolutions nécessaires des réglementations pour l'avenir. Le rapport du CGEDD, remis en mai 2019 après une large concertation, identifie l'existence de nuisances liées, non pas à un niveau de bruit régulier, mais à des pics de bruit élevés lors du passage des trains, en dépit du respect de la réglementation. Si le bruit est donc limité en moyenne, la situation reste difficile pour certains riverains en raison de ces pics. Sur cette base, le Gouvernement a souhaité faire évoluer les dispositions réglementaires en la matière. Ainsi, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019, l'article 90 prévoit que les indicateurs de gêne et les modalités

d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires soient adaptés en conséquence. Ces évolutions ne peuvent s'envisager sans base scientifique solide et consensuelle. Dans cette perspective, le ministère de la transition écologique et le ministère délégué chargé des transports ont missionné le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), et saisi officiellement le Conseil national du bruit (CNB), étroitement associé aux travaux du CEREMA. Les travaux sont donc très actifs, avec deux avis rendus par le CNB sur la façon dont doit se construire la future réglementation. Les services de l'Etat sont donc pleinement mobilisés pour s'inscrire dans les propositions du CNB et répondre à l'article 90 de la loi d'orientation des mobilités dans les meilleurs délais. Par ailleurs, pour réduire les nuisances sonores liées aux pics de bruit spécifiquement sur les deux LGV BPL et SEA, le Gouvernement a décidé de mettre en place un dispositif exceptionnel. Des travaux seront menés pour traiter les situations les plus difficiles, selon les cas par une adaptation de l'infrastructure (rehaussement de talus, prolongation de mur) ou par une isolation des habitations. Des enveloppes ad hoc réparties à parité entre l'Etat et les collectivités locales doivent permettre de financer ces mesures. Une première convention de financement pour la réalisation des études et des travaux a déjà été conclue fin 2020 pour la LGV BPL. Pour la LGV SEA, une convention à hauteur de 10 millions d'euros vient d'être conclue avec le Président de Région Nouvelle-Aquitaine qui a souhaité que les mesures soient circonscrites au périmètre de son territoire. Enfin, pour réduire concrètement les nuisances ferroviaires sur le réseau existant, la loi d'orientation des mobilités prévoit de doter l'Etat de 15 M€ par an en moyenne, essentiellement consacrés à la résorption des points noirs de bruit ferroviaires, bâtiments pour lesquels la réglementation actuelle est largement dépassée. Le plan de relance complète cet effort par une enveloppe de 120 millions d'euros dédiée à la résorption des points noirs de bruit prioritaires le long du réseau ferré national.