



Paris, le 12 juin 2018

COMMUNIQUE DE PRESSE

Les sénateurs Louis-Jean de Nicolay (auteur de l'amendement) et Jean Pierre Vogel (cosignataire) se réjouissent que la commission mixte paritaire ait confirmé ce lundi, l'amendement voté au sénat le 31 mai qui devient désormais l'article 11 du texte de loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

Amendement n°19 article 10

Présenté par M. Louis-Jean de Nicolay sénateur de la Sarthe

LOUIS-JEAN DE NICOLAY

JEAN PIERRE VOGEL

SENATEURS

DE LA SARTHE

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de cinq mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport présentant et analysant, notamment en termes de coûts, l'intégration d'indicateurs dits « évènementiels » au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et permettant de retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère évènementiel (pics de bruit).

Objet

La réglementation en matière de bruit pour la protection des riverains vis-à-vis des nuisances générées par les infrastructures de transport retient un seul et unique indicateur : le calcul de la moyenne de bruit (indicateur LAeq (T) sur deux périodes : la période diurne (6h00 /22h00) soit 16 heures et nocturne (22h00- 6h00) soit 8h00), comme représentatif des nuisances et de la gêne subies par les riverains, (préconisation de la Directive Européenne no : 2002/49/CE du 25 juin 2002).

Or, face à l'ouverture à la concurrence qui va mécaniquement faire augmenter le nombre de matériels roulants sur les lignes françaises, ainsi qu'au nombre croissant d'associations et collectifs représentant ces riverains exprimant leur mécontentement quant à ces nuisances sonores, cet amendement insiste sur la nécessité de réviser la réglementation en vigueur en y intégrant la notion d'émergence de bruit pour différencier les situations, élaborer des indicateurs pertinents et représentatifs du vécu des personnes et des situations réelles et en tirer les conséquences au niveau de la conception et réalisation des infrastructures.

Il devient en effet particulièrement urgent que soit prise en compte la notion d'émergence de bruit, c'est-à-dire la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des TGV, pour repenser et compléter les dispositifs de protection en vigueur afin qu'ils soient réellement efficaces au plan phonique, visuel et d'intégration paysagère (et ainsi prendre en compte les circonstances complètes, de lieu, de topographie, de météorologie, de sens du vent, ainsi que les différents types de TGV circulant et leur vitesse au passage devant les points de mesure).

-Ces « pics sonores » sont en effet impossible à détecter en utilisant des indicateurs moyennés (note du 8 Juillet 2015 de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable CGEDD).

-Par ailleurs, La Directive Européenne no : 2002/49/CE du 25 juin 2002: en son art.1 vise à protéger les populations de l'exposition au bruit dans l'environnement et laisse la possibilité aux États Membres d'utiliser des indicateurs supplémentaire pour rendre compte de situations ou de bruits singuliers comme : « Source de bruit présente dans moins de 20% du temps sur le total des périodes de jour », « zones calmes en rase campagne » ou « bruit comportant des composantes à tonalité marquée ».

- Le projet Life Harmonica, cofinancé par l'Europe, mené en Ile de France et l'agglomération lyonnaise de 2011 à 2014, a conduit à l'élaboration d'un nouvel indicateur, l'indice HARMONICA qui, à partir des mesures sur le terrain, restituent les deux composantes du bruit : le bruit de fond et les bruits émergents c'est-à-dire les pics de bruit, ceci dans un contexte réglementaire identique à celui qui est opposé aux Riverains des LGV.

- Dans le domaine aérien on peut se référer aux recommandations du CSHPF (Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France) et de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) qui préconisent le recours à des indicateurs complémentaires de type événementiel, notés « NA » pour « number above ». Ce type d'indicateurs comptabilise le nombre d'événements sonores dont le niveau maximal (noté L_{Amax}) a atteint ou dépassé une valeur seuil pendant une période donnée. Dans le domaine aérien il a en effet été reconnu que rendre compte du bruit du trafic impliquait la nécessité de recourir à différents indicateurs pour en représenter les caractéristiques : indicateur L_{Aeq} (T) dit « énergétique » qui représente donc la moyenne énergétique des bruits sur une période et indicateurs dits « événementiels » qui s'intéressent aux caractéristiques des événements sonores (pics de bruit) survenus au cours de la période (cf. indicateurs événementiels : L_{Amax}, émergence événementielle, NA62, NA65). En effet, si les indicateurs énergétiques s'avèrent bien adaptés aux sources de bruit à caractère continu

tel que le bruit du trafic routier par exemple, ils ne suffisent pas en revanche à retranscrire à eux seuls l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère évènementiel tel que le trafic aérien.

Article 11 (nouveau)

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de cinq mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport présentant et analysant, notamment en termes de coûts, l'intégration d'indicateurs dits « évènementiels » au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et permettant de retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère évènementiel (pics de bruit).

Il devient en effet particulièrement urgent que soit prise en compte la notion d'émergence de bruit, c'est-à-dire la différence entre le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau de bruit au passage des TGV, pour repenser et compléter les dispositifs de protection en vigueur afin qu'ils soient réellement efficaces au plan phonique, visuel et d'intégration paysagère (et ainsi prendre en compte les circonstances complètes, de lieu, de topographie, de météorologie, de sens du vent, ainsi que les différents types de TGV circulant et leur vitesse au passage devant les points de mesure).

C'est une première victoire pour plus de 600 riverains sarthois qui ont signé une pétition contre les nuisances sonores de la LGV en Sarthe.



Louis-Jean de NICOLAY
Sénateur de la Sarthe,



Jean Pierre VOGEL
Sénateur de la Sarthe,

Louis-Jean de NICOLAY

Sénat : 15, rue de Vaugirard - 75291 Paris Cedex 06 - Téléphone : 01 42 34 14 33- e-mail : lj.de-nicolay@senat.fr,
Sarthe : B.P. 35 - 72800 LE LUDE- Tel 06 74 43 64 16 - a.fisseau@clb.senat.fr

Jean Pierre VOGEL

Sénat : 15, rue de Vaugirard - 75291 Paris Cedex 06 - Téléphone : 01 42 34 25 59- e-mail : jp.vogel@senat.fr- jp.vogel@wanadoo.fr