



Bruit ferroviaire faisceau Saint-Lazare Paris

2025 06 12

L'association Les Jardins Suspendus des Batignolles a été créée en 2021 pour demander la couverture des voies ferrées à la hauteur de la rue de Rome dans Paris 17. Elle est membre du comité bruit de Paris 17 depuis novembre 2024.

Cette couverture permettra de supprimer les nuisances sonores liées au bruit ferroviaire, créer un espace vert accessible au public et apporter une solution d'adaptation au changement climatique (îlot de fraîcheur, protection des voies ferrées, jardin de pluie, ...).

Contact : Catherine Jagu, présidente, site web : <https://www.jardinssuspendusbatignolles.fr>

Email : contact@jsbatignolles.fr

Rappel de l'emplacement de notre projet



Notre contribution est structurée par document et renvoie autant que faire se peut aux pages du document concerné.

1. Projet de PPBE 2025-2029 métropolitain (24 février 2025) : généralités

Point positif (page 8) : le PPBE reconnaît que « les recommandations de l'OMS doivent être considérées comme des objectifs à atteindre pour limiter au maximum les effets néfastes du bruit sur les populations ». Malheureusement, cette reconnaissance n'est accompagnée ni d'une échéance, ni d'une trajectoire permettant de l'atteindre. Cela se résume donc à un vœux pieux alors même que la région Ile de France renvoie sur ce PPBE concernant la détermination d'une échéance et d'une trajectoire.

Si la préservation de la santé humaine est un objectif de ce PPBE, alors une échéance raisonnable en 2040 avec une trajectoire tous les 5 ans devrait apparaître.

Proposition 1 : mentionner un objectif d'atteinte des recommandations de l'OMS en 2040 avec des cibles intermédiaires en 2035 et 2030 pour chacune des sources de nuisances sonores liées aux transport.



Commentaire (pages 8-9) : le PPBE rappelle les valeurs réglementaires décidées par l'Etat Français en 2006 qui restent en vigueur malgré les recommandations de l'OMS faites en 2018. Ces valeurs réglementaires sont particulièrement élevées pour le bruit ferré « voies conventionnelles » qui bénéficient d'un régime quasiment dérogatoire : Lden de 73 dB contre une recommandation de 54 dB et Ln 65 dB contre une recommandation de 44 dB. Le PPBE devrait mettre en évidence cette différence de traitement des riverains des infrastructures qui sacrifie la santé de tous ceux qui sont en bordure de voies ferrées conventionnelles. La Métropole pourrait largement appeler les législateurs à revoir ces seuils, en priorité ceux qui sont à presque 20 dB au dessus des recommandations. Cette différence de traitement est-elle constitutionnelle?

Proposition 2 : ajouter un commentaire sur la différence entre les seuils réglementaires et les recommandations de l'OMS et mettre en évidence la différence de traitement exorbitante pour les riverains des voies ferrées conventionnelles. Appeler le législateur à réviser ces seuils dans le sens de l'équité de traitement des populations touchées par les nuisances sonores.

Demande de correction (page 12) : le schéma ferroviaire mentionné date de 2023 et est obsolète : il manque la ligne Eole et les prolongements de la 11 et de la 14. Il ne différencie pas ce qui est souterrain de ce qui est en tranchée ouverte ou aérien alors que cela a un impact précis sur les nuisances sonores. La RATP et la SNCF ont des obligations vis à vis de leurs nuisances sonores et ont une parfaite connaissance de leurs infrastructures. Comment interpréter le fait qu'elles transmettent des cartes obsolètes et insuffisantes?

Le PPBE portant sur la période 2025-2029, une cartographie prévisionnelle à 2029 permettrait de couvrir réellement la période en intégrant les mises en service du grand Paris : la carte est disponible et diffusée régulièrement..

Proposition 3 : mettre à jour la carte des réseaux ferrés en différenciant le souterrain de l'aérien / tranchée ouverte avec une version 2025 et une version 2029.

Point positif (page 27) : Les calculs comparatifs faits permettent d'identifier à quel point les seuils réglementaires français actuels ne permettent pas de protéger la santé de la population. C'est néanmoins pour le bruit ferroviaire (voies conventionnelles) que les seuils réglementaires sont les plus élevés et pour lesquels l'effet sur la population est le plus artificiellement minimisé : la population dont la santé est mise en danger est 25 et 34 fois plus grande avec les seuils de l'OMS respectivement pour la Lden et la Ln. Ceci vient confirmer la nécessité de modifier les seuils réglementaires du bruit ferroviaire pour les voies conventionnelles en priorité.

Il est à noter que la SNCF et la RATP ne font nullement mention des recommandations de l'OMS dans leur propre PPBE pour Paris publié en 2024 : comment interpréter une telle absence dans un document de ce type? Pourquoi la préfecture a-t-elle accepté un tel document? Quelle a été la réaction de la MGP?

Voir Proposition 2

+ Proposition 4 : mieux articuler les PPBE des infrastructures ferroviaires avec celle de la Métropole du grand Paris. Préciser ce que la Métropole du Grand Paris a répondu quand elle a été consultée sur le PPBE de la SNCF et de la RATP concernant Paris.

Point à améliorer (page 28-29) : Il n'y a qu'une seule station permanente de mesure du bruit ferré à Paris située près de la gare de Lyon. Cela ne permet pas d'objectiver le ressenti des habitants victimes du bruit ferroviaire le long des autres tranchées parisiennes qui sont en dépassement des recommandations de l'OMS et en limite de seuil réglementaire (voies conventionnelles), comme le faisceau Saint-Lazare. Cela ne permet pas non plus de recaler les cartes de bruit (aspect technique), ni de mesurer l'impact réels des améliorations apportées par la SNCF à la source (changement de matériel, rénovation des voies, ...). C'est aussi en contradiction avec la mention faite dans le PPBE ferroviaire de Paris qui indique que la SNCF veut développer les points de mesure en partenariat avec Bruitparif. Nous demandons à ce que des points de mesure permanents soient mis en place le long de chaque faisceau ferroviaire dans Paris en sélectionnant les lieux de plus grande vulnérabilité comme par exemple



la rue de Rome et son habitat ancien qui ne peut pas faire l'objet d'une isolation acoustique efficace face à une tranchée ouverte en voie conventionnelle.

Proposition 5 : compléter la carte des points de mesure permanents du bruit ferroviaire par 5 points de mesure permanente à mettre en place en 2026 sur les faisceaux Saint-Lazare, Montparnasse, Gare du Nord, gare de l'Est, Austerlitz. Le positionnement des points de mesure doit être élaboré en concertation avec les mairies d'arrondissement concernées.

Commentaire (page 29) : nous notons avec satisfaction les campagnes de mesures effectuées le long des faisceaux ferroviaires mais comme il s'agit de campagne de mesures effectuées par les BE de SNCF et non bruitparif nous émettons un doute quant à leur crédibilité vis à vis du public. Ces campagnes de mesures devraient intégrer les recommandations de l'OMS et ne pas se contenter des seuils réglementaires exorbitants accordés aux voies conventionnelles. Il ne semble pas que le public puisse avoir accès aux campagnes de mesures faites par les BE SNCF.

Proposition 6 : transférer les campagnes de mesure du bruit ferroviaire vers Bruitparif pour asseoir leur crédibilité auprès du public, les compléter par les seuils de l'OMS et les rendre publiques.

Point positif (à partir de la page 32) : La mention systématique des recommandations de l'OMS et des populations concernées par le dépassement de ces seuils est extrêmement positif. Cela permet au législateur de mieux visualiser l'ampleur du phénomène sur la population et ses effets sur la santé humaine.

2. Projet de PPBE 2025-2029 métropolitain (24 février 2025) : bruit ferroviaire

À partir de la page 40. Une nouvelle approche méthodologique qui débouche artificiellement sur la disparition de zones à enjeux alors même qu'il y a plus de populations touchées.

Point à améliorer (page 40) : le raisonnement en % de population touchée est trompeur et fallacieux car il amène à considérer comme moins touchées les territoires avec la population la plus dense. Si l'on analyse les chiffres en valeur absolue, on peut alors se focaliser sur les zones où le nombre de personnes touchées est le plus important.

Ainsi l'analyse de la situation du territoire T1 devient très différente.

C'est le territoire n°1 en terme de population concernée par l'intervalle Lden (54-73 dB avec 108 595 personnes et le 4ème territoire pour le dépassement de 73 dB.

C'est aussi le territoire le plus touché par l'intervalle Ln (44-65 dB) avec 121 696 personnes et le 4ème pour Ln >= 65.

Proposition 7 : faire une analyse à partir des chiffres en valeur absolue de populations touchées au lieu des % afin de faire ressortir les populations les plus impactées et éviter les biais liés aux %.

Point à améliorer (page 30) : la nouvelle méthodologie appliquée est expliquée de façon totalement incompréhensible pour le commun des mortels. Au vu de ses résultats, qui débouchent sur l'élimination d'un très grand nombre de territoires à enjeux en lien avec le bruit ferroviaire, on peut soupçonner l'adoption de cette méthode d'avoir fait disparaître artificiellement des zones à enjeux.

L'exemple pris est insuffisant et il manque un exemple de bruit ferroviaire et de bruit routier.

L'impact du changement de méthode n'est pas chiffré : il aurait fallu faire le calcul avec l'ancienne méthode et comparer les différences de résultats pour lister les zones qui disparaissent du seul fait du changement de méthode. C'est possible puisque la RATP l'a fait dans le PPBE ferroviaire de Paris. La population concernée par cette « disparition » méthodologique aurait dû être consultée.

Un tel calcul aurait permis de déterminer quelle est la part du changement de méthode dans la baisse de la population touchée par le bruit. Nous ne serions pas étonnés que 90% de la baisse soit due au changement de méthode en zone dense comme Paris où il n'y a quasiment que des immeubles collectifs.



La nouvelle méthode divise par deux arbitrairement la population touchée par le bruit dans un immeuble collectif. Elle n'est pas adaptée à des immeuble anciens assimilables à des « passoires sonores » incluant très souvent des appartements traversants, et donc des populations touchées à 100%.

Nulle part, y compris dans les autres documents, ne sont listées les zones à enjeu initiales (document de 2019), les zones à enjeu supprimées, les zones à enjeu ajoutées. Ce manque de transparence crée le doute quant à l'exercice dans son ensemble. S'agit-il de se limiter à cocher une case dans la liste des obligations réglementaires?

Proposition 8 : calculer la part de la baisse des populations touchées par le bruit strictement due à un changement de méthode pour permettre une analyse transparente et crédible des éléments chiffrés. Ajouter une annexe mentionnant les zones à enjeu supprimées du fait du changement de méthode par rapport au PPBE précédant.

Point à améliorer (page 43) : le faisceau Saint-Lazare ne fait pas partie des zones à enjeu en terme de bruit ferroviaire. Il n'y a que la gare du Nord et la gare de l'Est dans Paris.

Dans le diagnostic bruit de la MGP du 28/06/2018, on constatait déjà que notre secteur ne faisait pas partie des 75 mailles retenues comme ayant les enjeux les plus forts (page 74). Pourtant, dans le document « impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile de France » publié un an plus tard, notre secteur faisait partie des 500 mailles à enjeux prioritaires pour le bruit ferré (voir page 74). Le PPBE 2019-2024 de la MGP indiquait que notre secteur faisait partie des secteurs multi-exposés (page 39) : secteur 3 Saint-Lazare avec 54 mailles prioritaires, pour lequel on retrouvait 2 actions de la SNCF de remplacement de matériel roulant sur les lignes J et L.

Quand on examine le plan d'amélioration de l'environnement sonore 2021-2026 de Paris, on retrouve un plan en page 37 qui identifie les 8 secteurs à enjeux dont le notre.

Quand on examine les PPBE des infrastructures ferroviaires du département de Paris échéance 3 2018-2024 et échéance 4 2024-2029, le concept de zone à enjeu prioritaire n'existe pas.

- le réseau nord-ouest est clairement identifié dans le premier page 24 avec 12 points noirs bruit sont estimés dans Paris 17 sans être identifiés clairement.

- le secteur JUM115 correspondant au faisceau Saint-Lazare est clairement identifié (page 72) et fait l'objet d'analyses détaillées. La SNCF se focalise sur la résorption des points nord bruits ferroviaire (PNBf), dont la liste n'a pas été actualisée et n'est pas disponible dans le document.

Le programme d'action n'est pas organisé par zone à enjeux mais :

- par voie : ainsi, il est prévu de remplacer dans les 5 ans qui viennent les voitures banlieue VB2N sur la branche Saint-Lazare-Poissy-Mantes de la ligne J

- Ou par PNB : Paris 17 est concerné par de futures opérations d'isolation acoustique (page 66).

C'est pourquoi nous considérons que le faisceau Saint-Lazare doit continuer de faire partie des zones à enjeux pour le bruit ferroviaire.

Proposition 9 : mettre en cohérence le PPBE de la MGP avec le PPBE ferroviaire du département de Paris échéance 4 2024-2029 concernant le faisceau Saint-Lazare ou JUM 115 en le mentionnant comme zone à enjeu prioritaire.

Point d'information : nous avons constaté que l'annonce de la mise en consultation publique du PPBE ferroviaire de Paris échéance 4 a été faite dans le Parisien le 20 août 2024 et qu'une seule contribution a été faite par le public durant la période de consultation du 10 septembre au 9 novembre 2024 avant sa publication sur le site de la préfecture le 23 décembre 2024. Nous nous interrogeons sur l'absence de relais et de communication concernant ce document très important.

Point à améliorer : le PPBE ferroviaire de Paris ne mentionne absolument pas les recommandations de l'OMC de seuil pour le bruit ferroviaire et développe un argumentaire qui tendrait à faire croire que ce bruit est quasiment inoffensif.

Conclusion : L'usage de seuils réglementaires très élevés (+19 dB par rapport aux recommandations de l'OMC) appliqués au PNBf combiné à une approche méthodologique inadaptée à l'habitat parisien (passoires acoustiques mal prises en compte dans le calcul des DALY)



permet d'éviter de protéger des nuisances sonores des populations très importantes. Les coûts de cette inaction sont largement documentés dans les travaux de l'Ademe.

3. Projet de PPBE 2025-2029 métropolitain (24 février 2025) : Propositions de la MGP

Préambule :

Parfaitement conscients de la faiblesse des moyens mis à disposition de la MGP, nous soulignons la nécessité que :

- la Région Ile de France s'empare de ces propositions et les intègre dans la planification et les budgets du plan de mobilité Ile de France,
- La Ville de Paris élargisse son approche du bruit au delà des aspects routiers et festifs aux transports ferroviaires qui sont la clé de la décarbonation de la ville.

Il est à noter que le Plan des Mobilités 2020-2030 de la région Ile de France qui vient de faire l'objet d'une consultation publique¹ mentionne les recommandations de l'OMS en matière de bruit et l'objectif de réduire les nuisances sonores liées aux transports notamment ferroviaires et de se rapprocher des recommandations de l'OMS. Il ne précise pas de cibles quantifiées et planifiées contrairement à la suggestion des enquêteurs publics et renvoie au futur PPBE de la MGP sur ce point : voir notre proposition n°1. Il sera adopté en septembre 2025.

Point positif (page 92 4.2) : La Métropole du Grand Paris demande au Conseil National du Bruit de constituer un groupe de travail afin d'envisager une baisse des seuils réglementaires du bruit ferroviaire. En effet, ces seuils sont aujourd'hui plus élevés que ceux du bruit routier dont les impacts sanitaires sont plus faibles à niveau sonore équivalent. »

Nous sommes d'accord avec la MGP concernant les seuils réglementaires trop élevés pour le bruit ferroviaire en comparaison avec le bruit routier.

Cette différence de seuil pouvait se comprendre pour un trafic ferroviaire peu développé, peu dense avec des fréquences de train faibles. A l'heure du développement massif des transports ferroviaires dans la MGP, que ce soit via le Grand Paris Express ou la quasi-transformation en RER des lignes de banlieue comme la J et la L, la nuisance sonore ferroviaire s'intensifie sur une plage horaire de plus en plus élargie (5h du matin jusqu'à 1h du matin actuellement sur le faisceau ferroviaire).

L'alignement du seuil des lignes conventionnelles sur le seuil routier et sur le seuil des lignes à grande vitesse serait un premier pas vers l'alignement avec les recommandations de l'OMS.

La santé des riverains ne doit pas être sacrifiée en raison d'un plaidoyer efficace mené en 2006 au moment de la détermination des seuils.

La décarbonation des transports via le report de l'autosolisme routier vers l'usage des transports ferroviaires ne doit pas se traduire par un transfert de nuisances sonores aux dépens de la santé de la population. Elle doit s'accompagner de la prise en compte des nuisances sonores qui l'accompagnent afin de les réduire.

Une approche multidimensionnelle est nécessaire pour éviter de déporter un problème sur un autre : décarbonation, adaptation au changement climatique par rapport aux nuisances sonores et inversement.

Proposition 2 + Proposition 10 : proposer sans attendre au législateur et au régulateur d'aligner les seuils pour le bruit ferré voies conventionnelles sur celui des lignes à grande vitesse et du bruit routier.

Point positif (page 92 4.3) : La Métropole soutient le renforcement des capacités d'étude et d'observation de Bruitparif sur des sujets tels que le développement de nouveaux outils d'information (e.g. cartes dynamiques du bruit routier, reconnaissance automatique de sources sonores), la récolte de données d'entrée pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit, l'élargissement du réseau de stations de mesure du bruit, etc.

¹ source : <https://www.iledefrance.fr/toutes-les-actualites/plan-des-mobilites-en-ile-de-france-en-route-vers-le-bas-carbone#:~:text=Le%20Plan%20des%20mobilités%20en,février%20au%2031%20mars%202025.>



Nous sommes d'accord avec la MGP sur l'élargissement du réseau de stations de mesure du bruit. Nous souhaitons que des stations de mesure permanentes soient mise en place le long de chaque faisceau ferroviaire en tranchée ouverte longé par des bâtiments d'habitation anciens non isolables, comme par exemple rue de Rome entre le boulevard des Batignolles et rue Cardinet.

La confiance du public dans les mesures faites concernant le bruit ferroviaire sera grandement augmentée si elle n'est plus réalisée par les BE de SNCF Réseau (juge et partie).

Proposition 5 + Proposition 11 : mettre en place dès 2025 un capteur de mesure permanente du bruit ferré rue de Rome à la hauteur de la rue de la Condamine à titre d'expérimentation avant l'élargissement à tous les faisceaux parisiens.

Point d'amélioration (page 92 point 4.4) : l'exposition des salariés relève du droit du travail qui réglemente clairement le sujet. C'est pourquoi il faudrait associer le ministère du travail à cette démarche.

Par ailleurs, la notion d'exposition est actuellement mal appréhendée car elle ne différencie pas suffisamment les différents types de bâtiments, ni l'adaptation au changement climatique dans les villes denses comme Paris.

Proposition 12 :

Nous proposons de modifier le chapitre 4.4 pour ajouter plusieurs éléments d'études utiles :

- **Différencier le niveau de « résistance au bruit » apporté selon la typologie du bâtiment : par date (datant d'avant 1945, construit entre 1945 et 2000, ..), typologie (haussmannien, faubourien, moderne, ...), afin de déterminer un critère de différenciation pertinent pour mieux identifier les personnes exposées au quotidien au bruit, notamment dans les « passoires sonores »**
- **Mesurer les impacts du changement climatique sur les comportements d'aération et d'ouverture de fenêtres : en période de canicules, avec une politique de limitation de la possibilité de mettre en place une climatisation dans les logements, quels moyens de protection sonore deviennent inefficaces, quelles augmentations du bruit réelles atteint-on?**
- **Concernant les salariés, il faudrait distinguer au moins 2 catégories : salariés travaillant exclusivement en intérieur (ex employés de bureaux), salariés travaillant en extérieur et donc soumis directement au bruit ambiant (ouvriers du bâtiment, livreurs, ..).**

Point positif (page 96 point 7.1) : « Ce principe de vigilance s'étend aux grandes modifications d'infrastructures de transport (routières, ferroviaires ou aéroportuaires) ainsi qu'à la modification de leur intensité de circulation.

Il est également demandé à tout gestionnaire à l'origine d'une modification ayant un impact sur le niveau d'exposition au bruit des habitants (il peut s'agir de survols aériens, d'opérations d'aménagement ou d'espace public, de changements sur le trafic routier ou ferré...), de produire une cartographie d'exposition au bruit, avant et après la modification, y compris pour les changements ne nécessitant pas d'enquête publique préalable.

Il est également demandé à tout gestionnaire à l'origine d'une modification ayant un impact sur le niveau d'exposition au bruit des habitants (il peut s'agir de survols aériens, d'opérations d'aménagement ou d'espace public, de changements sur le trafic routier ou ferré...), de produire une cartographie d'exposition au bruit, avant et après la modification, y compris pour les changements ne nécessitant pas d'enquête publique préalable.

Il est rappelé au gestionnaire ou générateur de nuisances sonores nouvelles ou supplémentaires qu'il lui revient de financer toute mesure de compensation telle que des isolations ou travaux d'insonorisation des riverains. »

Nous sommes totalement en phase avec les recommandations ci-dessus. Comment cela se traduit-il dans les faits en matière de bruit ferroviaire? Où sont les documents publics de prévisions de trafic ferroviaire à 5 et 10 ans qui permettraient de connaître l'évolution prévue du trafic ferroviaire par exemple sur le faisceau Saint-Lazare? Où sont les analyses d'impact acoustique des grands projets d'aménagement comme Eole par exemple ou le grand Paris Express? Ce n'est pas parce qu'une voie est souterraine qu'elle est exempte de bruit généré : exemple du RER C et de ses cheminées de ventilation motorisée. Comment sont traités les impacts des vibrations?



Proposition 13 : demander à la région Ile de France, autorité organisatrice des mobilités, de faire publier par les acteurs du ferroviaire une stratégie et une trajectoire de trafic à horizons 2030 et 2040, prenant en compte les investissements actuels et leurs impacts sur les nuisances sonores. Il s'agira d'anticiper et prévenir les nuisance au lieu de les corriger à posteriori ce qui est plus coûteux.

4. Diagnostic acoustique de la MGP octobre 2024

Point très positif : bruitparif présente les plages de niveau sonore à partir de 45 dB(A) pour Lden et 40 dB(A) pour Ln dans les cartes de bruit de type A. C'est cohérent avec les recommandations de l'OMS et cela permet de mieux identifier la réalité des populations dont la santé est mise en danger.

Le document est très complet et permet d'identifier réellement la mise en danger de la population pour chaque type de bruit du fait du dépassement des seuils de l'OMS.

L'information donnée est au plus près des habitants.

Page 90 : on peut voir l'étendue du territoire touché par le dépassement du seuil OMS (54 dB Lden) au sein de Paris pour le bruit ferroviaire.

Page 91 : on découvre que 8002 personnes sont touchées par le dépassement du seuil OMS dans Paris 17, contre 218 affichées avec le seuil réglementaire (73 dB)

Page 92 : on peut voir l'étendue du territoire touché par le dépassement du seuil OMS (44 dB Ln) au sein de Paris pour le bruit ferroviaire.

Page 93 : on découvre que 8606 personnes sont touchées par le dépassement du seuil OMS dans Paris 17, contre 99 affichées avec le seuil réglementaire (65 dB)

Proposition 14 : diffuser auprès du public parisien le diagnostic acoustique avec les résultats pour le territoire EPT1 Paris afin de permettre un débat éclairé par des données quantifiées.