



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Le Directeur régional

DDT Cher

12 JUIN 2014

DIRECTION

Orléans, le

06 JUIN 2014

Monsieur Benoît DUFUMIER  
Directeur  
Direction départementale des  
Territoires du Cher  
6, place de la pyrotechnie  
CS 20001  
18019 BOURGES

Affaire suivie par M. Mickaël POUDROUX

Référence : D/2014/004611/00

Objet : Contribution de Réseau ferré de France au PPBE du Cher

Copie courrier : RFF PDI/DD : A. Guerrero

Lettre recommandée avec accusé réception N° 1A 079 581 0463 7

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 21 mai 2014, vous sollicitez la Direction Régionale de Réseau ferré de France en tant que gestionnaire d'infrastructure en vue de contribuer au Plan de Prévention de Bruit dans l'Environnement (PBPE) 2° échéance sur le département du Cher conformément à la directive européenne 2002/49/CE.

La lutte contre le bruit est, pour RFF, un des indicateurs de suivi de sa politique développement durable.

Afin d'alimenter le PPBE, vous trouverez ci-après les éléments proposés par RFF. Conformément au contenu réglementaire du PPBE, ils s'articulent en deux grands chapitres :

- Le bilan des efforts engagés par le système ferroviaire depuis 10 ans sur l'ensemble du réseau français et sa déclinaison sur le territoire concerné par le PPBE,
- Les actions préventives et curatives proposées par RFF à l'horizon du PPBE.

Ma collaboratrice, Madame TETON plus particulièrement chargée de ce dossier à la Direction Régionale de RFF, se tient à la disposition de vos services pour toute information complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Emmanuel LAURENT

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".



Direction Régionale Centre Limousin  
Environnement

---

**CONTRIBUTION DE RESEAU FERRE DE FRANCE**  
**AU PLAN DE PREVENTION**  
**DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT**  
**DEPARTEMENT DU CHER**  
**2° ECHEANCE**

---

**I. LES EFFORTS ENTREPRIS DEPUIS 10 ANS SUR  
L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE NATIONALE POUR  
REDUIRE LE BRUIT**

**1. Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié**

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et le prévoir, et de mieux le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires, le bruit de roulement généré par le contact roue/rail, le bruit de freinage et le bruit aérodynamique. Localement peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'art métalliques, les appareils de voie (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon.

Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation. A faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 et 300 km/h le bruit de roulement constitue la source principale et au delà de 300 km/h les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par RFF. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une association de ces actions.

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ».

Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (référence « Méthodes et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » produit par RFF, la SNCF et le ministère en charge du développement durable du 30/01/06<sup>1</sup>).

## **2. La réglementation française, des volets préventifs efficaces**

Depuis la loi bruit et ses décrets d'application (articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du code de l'environnement), RFF est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisance est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics) et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections, ...).

Cette même réglementation (aux articles L571-10 et R571-32 à R571-43 du code de l'environnement), impose le classement par les Préfets de certaines voies ferrées au titre des voies bruyantes. Les données de classement sont mises à jour régulièrement par RFF pour tenir compte des évolutions en terme de matériels et de trafic.

*⇒ Sur le département du Cher, le classement sonore a été mis à jour au 4<sup>ème</sup> trimestre 2009 et fournis aux services de l'Etat (voir la partie II). Il sera revu courant 2014.*

Les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R 572-1 à R572-11 relatifs à l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement viennent compléter le dispositif en instituant la réalisation et la mise à disposition du public de cartes de bruit et de plan de prévention du bruit dans l'environnement:

1° Pour chacune des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées par décret en Conseil d'Etat ;

2° Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat.

*⇒ La présente contribution rentre dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement du département du Cher pour les lignes ferroviaires circulées à plus de 30 000 trains/an.*

## **3. La résorption des situations critiques sur le réseau existant**

Si les deux grands volets préventifs de la loi bruit (classement des voies bruyantes et prévention dans le cadre des projets) assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, RFF a réalisé au niveau national entre 2005 et 2011 et dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit, l'identification des Points Noirs du Bruit sur son réseau classé.

---

<sup>1</sup> Ce guide a été mis à jour à l'automne 2012, les futures études acoustiques y feront référence

⇒ Sur le département du Cher, RFF a effectué en 2009 le recensement des points noirs bruit ferroviaire sur les voies ferrées classées. Toutes ces données ont été transmises au Préfet en novembre 2009 afin d'alimenter l'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres. Les données de cet observatoire pourront être utilisées pour identifier les secteurs où il convient d'agir.

### **Nécessité d'études complémentaires**

Concernant les Points Noirs du Bruit, si les informations contenues dans l'observatoire départemental du bruit et celles fournies par les cartes de bruit stratégiques poursuivent le même but, elles divergent sur certains aspects en particulier :

- des précisions différentes (approche macroscopique pour les cartes de bruit stratégiques et visite terrain pour l'observatoire),
- des horizons différents (actuel pour les cartes de bruit stratégiques et + 20 ans pour l'observatoire),
- des hauteurs d'évaluation différentes (h=4m pour les cartes de bruit stratégiques et étage le plus exposé pour l'observatoire),
- la prise en compte du principe d'antériorité (absent de la réglementation européenne et à la base de la réglementation française).

Ces divergences conduiront à proposer des études complémentaires pour identifier précisément les bâtiments susceptibles d'être éligibles Point Noir Bruit.

### **Financement**

Dans le cadre du contrat de performances État / RFF 2008-2012, des moyens significatifs ont été affectés à la résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaires. Un budget de 37 millions d'€uros a été dégagé pour moitié par RFF et pour moitié par l'Etat (via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports France AFITF).

Parallèlement dans le cadre de la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, un accord-cadre ADEME / RFF 2010-2012 (prolongé jusqu'en 2013) a été signé afin d'accélérer la résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaires. L'ADEME a autorisé l'engagement de 66,7 Millions d'€uros sur les 3 ans.

Sur ces bases, les principes de financement ont été les suivants :

- Écrans + compléments par traitement de façade : 42% ADEME, 13% RFF, 20% (AFITF) et au minimum 25% les collectivités,
- Protections de façade seules : 80% (maximum) ADEME, 20% RFF dans les plafonds fixés par l'arrêté du 3 mai 2002.

En dehors des protections de façade généralement prises en charge, les opérations de résorption ne peuvent se réaliser que dans le cadre d'un partenariat financier, notamment avec les collectivités territoriales.



Par ailleurs, la dimension nationale doit également être prise en considération en matière notamment de hiérarchisation des enjeux car les enveloppes budgétaires ne sont pas territorialisées. Ainsi plusieurs critères sont à considérer parmi ceux-ci :

- L'acuité du problème (quantité de population exposée et niveaux de bruit),
- Le coût moyen du traitement par logement dépendant des solutions techniques adoptées de 10 à 60 000€/logement traité
- Les partenariats financiers potentiels avec les collectivités,
- L'équité géographique.

Au niveau national une quarantaine d'opérations de lutte contre les PNB sont actuellement en cours d'étude, ou de réalisation, essentiellement en région Ile de France, Rhône Alpes, Aquitaine.

#### **4. Les solutions traditionnelles de réduction du bruit ferroviaire**

##### **Actions sur les infrastructures existantes**

L'entretien régulier et les grandes opérations de renouvellement, d'électrification, de simplification du réseau ferroviaire sont porteurs d'actions favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois.



Rails courts sur traverses bois

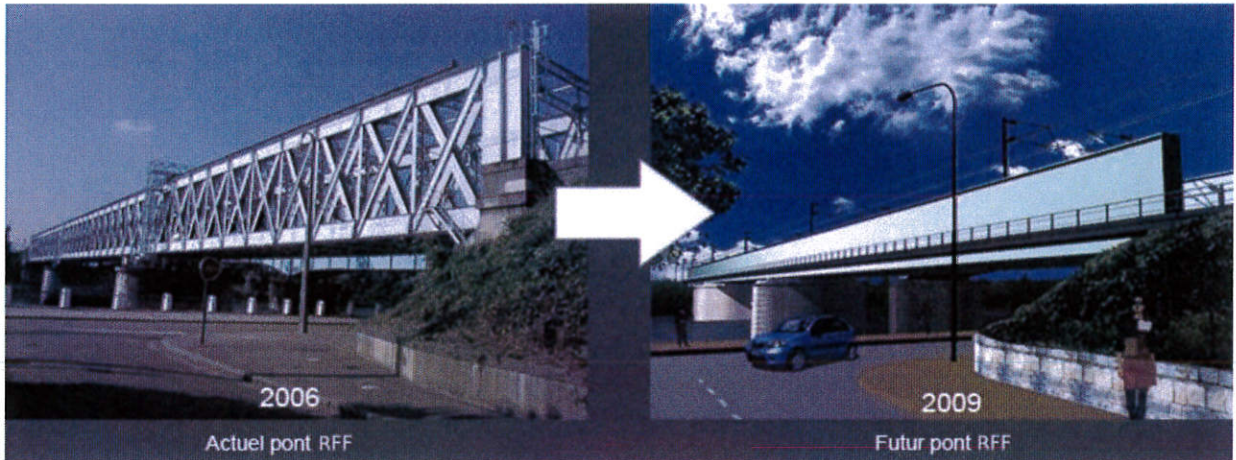


Longs Rails soudés sur traverses béton

Ces opérations contribuent à limiter l'émission sonore des sections ferroviaires concernées.

En plus du renouvellement de voie qui les accompagne couramment, les opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

Le remplacement d'ouvrages d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins vibrante, qui peut réduire jusqu'à 10dB(A) les niveaux d'émission. Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection de ce type d'ouvrages.



Exemple de changement de pont métallique à Oissel (76)

Le recours au meulage acoustique des rails est une solution de réduction du bruit qui mérite d'être nuancée. C'est une solution locale qui peut apporter un gain supplémentaire de l'ordre de 2dB(A) lorsqu'elle est combinée à l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur le matériel. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est à dire souvent la nuit. Son efficacité est limitée dans le temps (de l'ordre de 6 mois).



Train meuleur de rails (Scheuchzer S.A.)

Un programme de recherche européen *Silent Track* (relatif à l'infrastructure) qui avait pour objectifs de trouver des solutions pour réduire le bruit de roulement, a mené des expérimentations sur des sites tests équipés d'absorbeurs dynamiques sur rail. Cet élément technique placé sur l'âme du rail, en dehors des zones d'aiguillages, a pour but d'absorber les vibrations. Sous certaines conditions, il est susceptible de conduire à des réductions comprises entre 0 et 4dB(A). Plusieurs systèmes sont homologués sur le réseau français, mais l'efficacité du système dépendant de la rigidité de la voie ; cette technique devant se limiter aux voies dites « souples » dont l'absence de rigidité a été validée par une campagne de mesures, il ne figure donc pas dans le catalogue « type » des protections acoustiques françaises.





Exemples d'absorbeurs dynamiques sur rail (Corus et Socitec)

### **Actions sur les projets d'aménagement d'infrastructures existantes et de lignes nouvelles :**

Les aménagements de lignes nouvelles bénéficient d'une conception technique qui permet grâce à un axe en plan et un profil en long optimisés de limiter leur impact acoustique.

Ces projets permettent souvent de réduire le trafic sur les lignes existantes et donc les impacts sonores associés.

Malgré une conception géométrique optimisée, si les seuils réglementaires risquent d'être atteints ou dépassés, RFF est tenu à une obligation de résultats qui peut dans certaines situations l'obliger à mettre en place des mesures de réduction adaptées qui peuvent prendre la forme de protections passives (écrans ou modelés acoustiques) ou de renforcement de l'isolation des façades. Une protection par écran ou modelé permet d'obtenir une réduction de 5 à 12dB(A) en fonction du site.

Exemples d'écrans acoustiques à Aix-les-Bains (73) et à Moirans (38)



La réouverture au trafic ferroviaire d'anciennes lignes désaffectées est soumise à la même réglementation que les voies nouvelles.

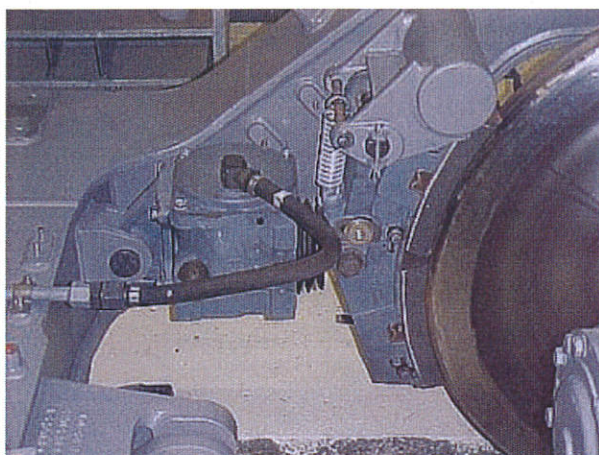
L'aménagement de voies existantes (comme la création d'une 3ème voie, ...) est aussi l'occasion d'améliorer la situation acoustique préexistante, le respect de seuils acoustiques réglementaires étant également une obligation.



### Actions sur le matériel roulant (réalisées par les entreprises ferroviaires)

Pour le transport des voyageurs, la SNCF pour les trains à grande vitesse -TGV, la RATP pour les rames urbaines et les régions pour les trains régionaux -TER ont mis en place depuis plusieurs années des politiques de renouvellement du matériel roulant.

La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de -10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames.



Frein à disque

La mise en place de semelles de frein en matériau composite sur les autres types de matériel roulant ( doublé d'un dispositif anti-enrayeurs similaire à l'ABS de nos voitures) permet d'obtenir une baisse de -3 à -6 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels.

Pour le transport de marchandises, de nouveaux matériels adaptés au transport de fret équipent aujourd'hui les autoroutes ferroviaires françaises et permet de réduire d'au moins 6dB(A) le bruit émis par rapport à un train de fret classique.



Plate-forme Modahlor à Aiton-Bourgneuf (73)

D'une manière générale, tous les nouveaux matériels mis en circulation en Europe doivent respecter les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui garantissent des niveaux sonores fortement abaissés par rapport aux anciens matériels.

Le programme de recherche européen STAIRRS (2000-2003) a montré que la maîtrise du bruit sur le matériel était éminemment plus intéressante en terme de rapport coût/efficacité que les interventions sur l'infrastructure (et notamment la construction d'écrans), et le bénéfice des gains produits se généralise à tout le réseau et l'environnement.



Mais pour être perçue à sa juste valeur par les riverains du point de vue sonore, l'amélioration du matériel roulant doit être massive et se réaliser sur des délais suffisamment courts.

Actuellement le fret est responsable des émissions sonores ferroviaires les plus importantes, les 100000 wagons circulant à travers la France (et les 650000 wagons circulant en Europe) appartiennent à de multiples opérateurs ferroviaires qui n'ont pas encore programmé le renouvellement de leur matériel parfois très ancien. Actuellement seulement 10000 wagons de fret en circulation sont équipés de dispositif de semelles de frein en matériau composite en Europe et il s'agit pour la plupart de wagons récemment mis en service et le taux de renouvellement du parc est très lent (28 ans en moyenne en France).

⇒ A noter, qu'il n'y a plus de centre de triage dans le Cher (Vierzon), ce qui a contribué à diminuer le bruit dans l'environnement immédiat.

## 5. Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, RFF participe à plusieurs programmes de recherche français ou européens qui proposent aujourd'hui de nouvelles pistes techniques intéressantes pour réduire le bruit ferroviaire.

### Actions sur les infrastructures existantes

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier. Des travaux de recherche récents menés par la direction de la recherche de la SNCF pour le compte de RFF ont permis d'établir une méthodologie fiable pour la caractérisation et le traitement des ponts métalliques du réseau ferré national. Quelques ouvrages ont bénéficié de ces solutions qui consistent notamment à poser des absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages (tôles sur lesquelles reposent la voie), dont le rôle est d'absorber les vibrations, le remplacement des systèmes d'attache des rails et la mise en place d'écrans acoustiques absorbants.

RFF a engagé un programme de recherche spécifique pour réduire le bruit des triages qui provoquent un crissement aigu lié au frottement de la roue sur le rail freineur. Plusieurs solutions ont été expérimentées et le sont encore, comme la pose d'écran acoustique au droit des freins de voie, l'injection d'un lubrifiant (abandonnée) ou encore la mise en œuvre d'un rail freineur rainuré en acier. Ces solutions ne sont pas encore opérationnelles.

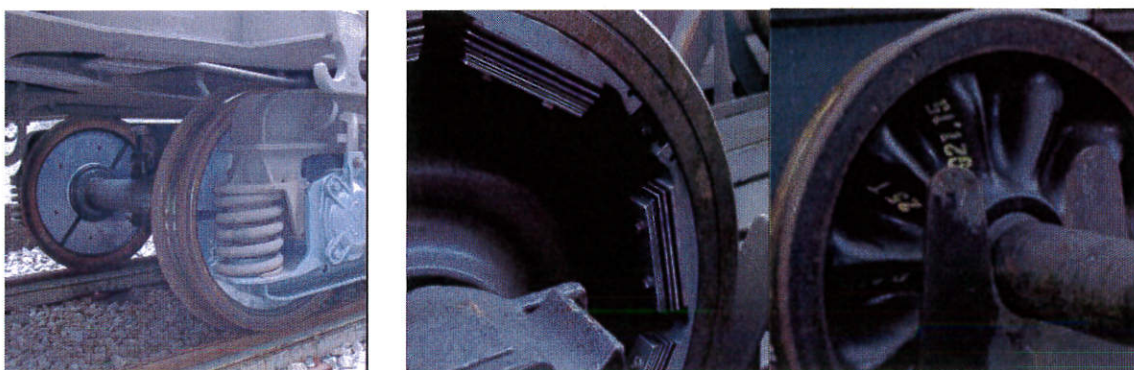


Rail freineur (gare d'Antwerpen)

RFF a également mis au point une solution d'écran bas d'une hauteur inférieure à 1 m, placé très près du rail. Cette solution non encore homologuée en France montre son intérêt lorsqu'elle est combinée à un carénage du bas de caisse des trains, mais ne permet pas de réaliser pour le moment certaines actions de maintenance des voies. RFF souhaite mener dans les prochaines années des expérimentations sur ce type de dispositif.

### Sur le matériel roulant

RFF participe au programme de recherche européen *Silent Freight* (relatif au matériel fret roulant) qui a pour objectifs de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de systèmes à jonc après usinage d'une gorge, ...), en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.



Exemples de roues optimisées

## 6. Des solutions financières incitatives

Trois leviers financiers possibles :

- Appliquer le principe pollueur-payeur, avec une tarification différentielle du sillon, comportant une modulation du droit de circulation des convois selon le niveau de nuisance sonore. Ce mécanisme incitatif, par un système de bonus ou de bonus-malus, serait appliqué aux matériels les plus bruyants et les redevances, collectées et affectées à RFF, ne pourraient être utilisées par celui-ci que pour des actions relevant de sa compétence de gestionnaire du réseau.
- **Un fonds d'aide à l'investissement** dans le matériel roulant nouvelle génération, qui aurait pour mission de subventionner l'achat de wagons neufs en remplacement ou complément du parc existant, en conformité avec les règles sur les aides d'Etat.
- **La piste fiscale pourrait être explorée afin d'encourager le financement de l'isolation phonique**, reconnaissant par là le prix collectif à payer de l'acceptation sociale du train.

Ainsi, grâce à un programme de recherche actif permanent, le système ferroviaire vise à améliorer son insertion dans le cadre de vie et à réduire son impact acoustique, condition de l'acceptabilité de son essor et notamment du développement de la grande vitesse et du fret. Il reste, dans une large mesure, à mettre en œuvre toutes ces techniques. Les efforts se poursuivent en ce sens et pour trouver des solutions toujours plus performantes.



## **II. BILAN DES ACTIONS ET DES OPERATIONS SUR LE DEPARTEMENT DU CHER**

Sur le département du Cher, seule la ligne 590 000 (Les Aubrais-Orléans- Montauban-Ville Bourbon) est concernée, sur une dizaine de kilomètres, par la cartographie européenne.

Comme décrit précédemment un certain nombre d'actions contribue à réduire le bruit dans l'environnement grâce aux mesures mises en œuvre sur les lignes elles-mêmes. Le passage des engins permettant le bourrage mécanique (tassement du ballast) est réalisé au moins une fois par an. Ce type d'opération stabilise les composantes de la voie et peut contribuer à diminuer le bruit au passage des trains. Il en va de même pour le renouvellement des traverses ou des rails. Le meulage des rails est également effectué de façon régulière lors des opérations de maintenance. RFF envisage également, le cas échéant, la suppression de certains éléments techniques du réseau devenus inutiles ou inadaptés et pourtant à l'origine de bruits particuliers, comme certains aiguillages ou certains passages à niveaux.

Des exemples de travaux sont donnés ici.

### **1. Travaux sur les lignes**

#### **Travaux sur la ligne 590 000 (Les Aubrais-Orléans-Montauban-Ville Bourbon)**

Cette ligne a fait l'objet de travaux réguliers, et notamment d'un renouvellement des voies ballast, entre Vierzon et Cherry Lury en 2013 et d'un renouvellement de rails entre Les Relais (Loiret) et Vierzon.

#### **Travaux sur d'autres lignes ne relevant pas de la directive de 2002**

Ces lignes ne relèvent pas de la directive de 2002 mais toute ligne circulée est potentiellement génératrice de bruit. Les travaux sur ces lignes contribuent donc également à préserver l'environnement sonore. On peut ainsi citer :

##### Ligne 690 000 (Bourges Saincaize)

Cette ligne a fait l'objet d'importants travaux d'électrification (mise en service en décembre 2011) et de plusieurs chantiers de renouvellement de voie ballast entre 2008 et 2013.

##### Ligne 695 000 (Bourges Saint Amand Montrond Orval- Montluçon)

Des travaux de régénération ont été réalisés entre 2006 et 2014 sur une vingtaine de kilomètres.

### **2. Autres travaux**

#### **Passage à niveau**

La fermeture de passage à niveau ou des travaux sur le platelage peuvent contribuer à améliorer le confort acoustique des riverains, en supprimant ou en améliorant le passage de véhicules routiers sur les voies. Les passages à niveaux concernés dans le Cher sont situés sur la ligne 681 000 (La Guerche sur l'Aubois-Marseille les Aubigny).

### **III. LES ACTIONS/TRAVAUX PREVU(E)S A L'HORIZON DU PPBE**

#### **1. Travaux sur les lignes**

Les opérations programmées de 2014 à 2017 relèvent du même type que celles décrites précédemment.

##### **Ligne 590 000 (Les Aubrais-Orléans- Montauban-Ville Bourbon)**

Les principaux travaux concerneront la gare de Vierzon avec renouvellement de voies ballast et d'appareils de voies.

##### **Travaux sur d'autres lignes ne relevant pas de la directive de 2002**

###### Ligne 681 000 (La Guerche sur L'Aubois - Marseilles les Aubigny)

Un projet de régénération de cette infrastructure est programmé (remplacement de traverses, renouvellement et relevage de ballast) afin de permettre le maintien/développement du fret de proximité. Les travaux sont prévus début 2015.

### **IV. LES POINTS NOIRS BRUITS (PNB) IDENTIFIES AU PPBE DU CHER**

#### **1. Identification des PNB :**

A l'échelle du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, Réseau Ferré de France a procuré à l'Etat<sup>2</sup> les données d'entrées utiles à la révision du classement sonore des voies ferrées sur le territoire cartographié en application de la directive européenne. Par ailleurs, conformément à la circulaire du 12 juin 2001, relative aux observatoires du bruit des transports terrestres, et à l'instruction du 28 février 2002 relative à la politique de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, RFF dispose aujourd'hui d'un diagnostic plus précis qui permet d'identifier les bâtiments susceptibles d'être classés points noirs du bruit (PNB). Ces études concernent toutes les lignes de trafic supérieur à 50 trains/jour et incluent des repérages de terrain. L'ensemble de ces éléments a été fourni à l'Observatoire départemental du bruit des infrastructures ferroviaires nationales.

Le diagnostic du PPBE du Cher s'est construit sur la base de ces nouvelles données. Cependant comme vu précédemment les méthodologies pour établir la cartographie stratégique européenne et l'observatoire départemental du bruit, bien que poursuivant le même but, divergent sur certains aspects. Avec particulièrement :

- des horizons de données différentes : 2005 pour la cartographie européenne, 2015/2020 pour l'observatoire,

Les visites sur le terrain effectuées dans le cadre de l'identification des PNB par RFF ont généralement permis de confirmer si les bâtiments étaient réellement des bâtiments dits sensibles ou elles ont montré que ces bâtiments n'étaient pas exposés (protégés par d'autres bâtis, par le fait que la voie ferrée est en déblai, etc.).

---

<sup>2</sup> Courriers en date du 23 novembre 2009 et 4 janvier 2010



Le diagnostic du PPBE du Cher seconde échéance, réalisé sous l'autorité de l'Etat, identifie 17 bâtiments Points Noirs du Bruit concernant la ligne 590 000 (Les Aubrais-Orléans-Montauban-Ville Bourbon). Ces bâtiments sont des habitations individuelles indépendantes (14 PNB) ou groupées (3 PNB).

## **2. La résorption des PNB**

Dans le cadre de l'observatoire du bruit des transports terrestres, RFF pourra proposer au comité départemental du bruit une hiérarchisation des zones de bruit critique classées prioritaires au niveau départemental, conformément aux critères techniques nationaux annoncés dans le plan national d'action contre le bruit du 6 octobre 2003 et repris par la circulaire du 25 mai 2004.

Des études préliminaires puis d'avant-projet devront alors être menées afin de confirmer les points noirs bruit (PNB) et affiner le chiffrage des travaux.

Le financement des études et des travaux est à rechercher dans le cadre de la politique nationale de résorption des PNB ferroviaires.

Comme spécifié précédemment ces opérations de résorption ne peuvent se réaliser que dans le cadre d'un multipartenariat, notamment avec les collectivités territoriales.

Les deux contrats-cadre sont en cours de renégociation pour une nouvelle période, ni leurs modalités d'application, ni les enveloppes budgétaires allouées ne sont connus à ce jour.

**Considérant l'ensemble des données et points précédemment expliqués, RFF propose, dans le cadre du PPBE élaboré par l'Etat pour le département du Cher que :**

- **Les actions sur l'infrastructure de renouvellement voie ballast, appareil de voies...soient poursuivies,**
- **Les actions de résorption des Points Noirs Bruit, qui seraient réalisées dans le cadre du PPBE, répondent à la hiérarchisation fixée par l'observatoire et à celle fixée dans le cadre national notamment au titre de la convention cadre RFF/ADEME. Toutefois, des opportunités d'opérations conjointes avec d'autres partenaires (collectivités locales notamment) pourraient être en dehors de ce cadre et être jugées pertinentes. Elles seront soumises au comité de pilotage,**
- **Les cofinancements recherchés pour ces opérations soient obtenus,**
- **Des études préliminaires soient effectuées sur les zones définies prioritaires pour préciser ces PNB.**