



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>1435</b>	<b>De M. Jérôme Lambert ( Nouvelle Gauche - Charente )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports ferroviaires</b>	<b>Tête d'analyse</b> >Nuisances sonores LGV Tours-Bordeaux	<b>Analyse &gt; Nuisances sonores LGV Tours-Bordeaux.</b>
Question publiée au JO le : <b>26/09/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>28/11/2017</b> page : <b>5966</b>		

### Texte de la question

M. Jérôme Lambert attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le nombre très important de réclamations déposées suite aux nuisances sonores de la LGV Tours-Bordeaux tout au long du tracé et notamment en Charente. Nul ne conteste l'utilité de la LGV mais les nuisances sont incontestables et inacceptables au regard des conditions de vie durables de la population dont le cadre de vie, la tranquillité, la qualité des paysages indispensables au développement de l'activité touristique, sont des atouts majeurs. Face à la grogne des élus et des riverains, le concessionnaire LISEA, a dû anticiper le lancement de mesures acoustiques. Ces mesures sont réalisées en plusieurs points de chaque commune, et en situation réelle de trafic, sur une durée de 24 heures, selon les modalités fixées par la réglementation en LAeq, indicateur correspondant au niveau sonore moyen sur deux périodes de référence : le jour (de 6 heures à 22 heures) 60 décibels maximum, et la nuit (de 22 heures à 6 heures) 55 décibels maximum. Cette réglementation repose sur le contenu de l'arrêté du 8 novembre 1999 qui définit en fonction des états initiaux, les seuils à prendre en considération dans le cas des projets ferroviaires. Or, en aucun cas, les pics de bruit ponctuels et répétés au cours de la journée et de la nuit n'entrent dans la retenue de ces calculs. La seule prise en compte de la moyenne des pics sonores et des périodes de silence sur une plage horaire minore considérablement les nuisances provoquées par cette nouvelle infrastructure. Aussi, pour les apprécier à leur juste valeur, il paraît nécessaire de faire évoluer la réglementation. Un décret suffit pour fixer le seuil de référence en matière de bruit. Ainsi, il revient au Gouvernement de revoir à la baisse les seuils existants qui se révèlent trop élevés au regard de la fréquence de passage et de la vitesse accrue des nouveaux TGV. Il existe par conséquent une possibilité de réaliser une avancée importante dans le droit de l'environnement et dans la protection de la qualité de vie des Français. Il lui demande quelles suites le Gouvernement entend apporter à cette forte attente des élus et des riverains douloureusement impactés par les nuisances sonores de cette nouvelle ligne.

### Texte de la réponse

La mise en service de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, intervenue le 2 juillet dernier, a permis une amélioration très importante de la desserte ferroviaire du grand Sud-Ouest. Mais c'est aussi légitimement un sujet de préoccupation majeure pour les riverains de la ligne nouvelle. Les impacts sonores des nouvelles infrastructures de transport sont strictement encadrés par la réglementation. L'État veille à ce que le concessionnaire LISEA devra scrupuleusement respecter les niveaux maximum autorisés. Dans ce domaine, le gestionnaire d'infrastructure a une obligation de résultats et non pas seulement une obligation de moyens. Une vaste campagne de mesures acoustiques sur site, pilotée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et

l'aménagement (CEREMA), est actuellement en cours pour s'assurer du respect de ces normes. Les résultats sont attendus au début de l'année 2018. Si des manquements devaient être relevés, le concessionnaire devra mettre en place, sans délais et à ses frais, les mesures correctrices qui s'imposent. La réglementation dans le domaine du ferroviaire se basant actuellement sur la mesure d'un bruit moyen, il faudra sans doute aussi compléter les mesures en cours par une vérification des pics sonores enregistrés. S'ils s'avéraient successivement pénalisants pour les riverains de l'infrastructure et que ni les réglementations existantes ni les obligations des concessionnaires ne le permettaient, il faudrait dès lors trouver le cadre adapté pour traiter cette situation. Dans ce contexte, l'objectif du Gouvernement est bien de répondre rapidement au ressenti des populations et des élus locaux. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a demandé aux préfets concernés d'organiser des comités de suivi, qui associent la population, pour veiller au respect de la réglementation par le concessionnaire LISEA mais surtout pour recenser les difficultés apparues et les faire remonter aux services de l'État, ce qui permettra d'avoir un dialogue opérationnel et concret avec le concessionnaire. Il conviendra alors d'examiner avec toutes les parties prenantes les réponses qui peuvent être apportées. Le Gouvernement est déjà favorable à ce que le fonds de solidarité territoriale de la LGV Sud-Europe-Atlantique soit mobilisé pour toute action visant à améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure en dehors de l'emprise ferroviaire et au-delà des obligations réglementaires qui s'imposent. Dès que les résultats des études en cours seront connus au début de l'année 2018, les services de l'État prendront contact avec les collectivités territoriales concernées pour analyser la situation et prescrire, le cas échéant, un certain nombre de travaux indispensables auprès du concessionnaire.