



15ème législature

Question N° : 4297	De M. Sacha Houlié (La République en Marche - Vienne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse >Nuisances résultant de l'exploitation de la ligne à grande vitesse SEA	Analyse > Nuisances résultant de l'exploitation de la ligne à grande vitesse SEA.
Question publiée au JO le : 26/12/2017 Réponse publiée au JO le : 20/03/2018 page : 2404		

Texte de la question

M. Sacha Houlié interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les nuisances sonores engendrées par la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV SEA) Tours-Bordeaux inaugurée le 2 juillet 2017. Les habitants de plusieurs communes du département de la Vienne, voisins de la ligne à grande vitesse ont fait part des désagréments qu'ils subissent en raison de pics sonores dépassant très nettement les 60 décibels autorisés en journée. À ceux-ci s'ajoutent également des vibrations importantes ressenties jusqu'à plus de 250 mètres de la ligne. Ces nuisances ont des conséquences sur la santé, l'environnement et le cadre de vie des riverains de ces communes. Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a initié une campagne de mesures acoustiques afin de s'assurer du respect des normes en vigueur. Au regard de cette campagne et des mesures effectuées, de nombreuses interrogations subsistent autour de la pertinence des méthodes de calcul qui, par la seule prise en compte de la moyenne des pics sonores et des périodes de silence sur une plage horaire, minorent considérablement les nuisances provoquées par les pics de décibels qu'occasionnent le passage de train à grande vitesse. Il apparaît donc qu'une évolution de la réglementation soit inéluctable afin de mesurer avec exactitude et réalisme le bruit que subissent les riverains situés à proximité de la LGV. En outre, des riverains, des associations et des élus locaux suggèrent que les dispositifs de réduction des nuisances réalisés par le concessionnaire ne sont pas conformes à ceux prescrits par le cahier des charges du projet. Il semble, en effet, que des murs anti-bruit, des merlons, voire des aménagements en remblai soient distincts de ceux initialement envisagés dans les documents contractuels, et en tout état de cause, inadaptés aux enjeux de protection contre les perturbations constatées. En conséquence, eu égard aux effets sur la santé publique, à la dégradation du cadre de vie, à la relative inefficacité des dispositifs actuels et au caractère inadapté des méthodes de calcul des mesures acoustiques, il lui demande : d'une part, si le Gouvernement entend faire évoluer le cadre réglementaire lié à la caractérisation et au mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire, d'autre part, si le Gouvernement envisage de s'assurer de la conformité des ouvrages réalisés par le concessionnaire à ceux dont il avait, au terme de son contrat, prévu la construction.

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 les riverains de la ligne nouvelle sont préoccupés par les nuisances sonores liées à cette mise en service. Le Gouvernement a pleinement conscience des difficultés rencontrées par nos concitoyens qui résident à proximité de la nouvelle infrastructure et comprend

leurs inquiétudes. Les impacts sonores des nouvelles infrastructures de transport sont strictement encadrés par la réglementation. Ainsi, 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 pour l'ensemble des départements sont attendus au printemps 2018. Si des manquements devaient être relevés, le concessionnaire devra mettre en place, sans délai et à ses frais, les mesures correctrices qui s'imposent. Les services de l'État sont très attentifs au bon respect de ces dispositions. 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 excessivement pénalisants pour des 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 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. Il s'agit de recenser les difficultés apparues et de les faire remonter aux services de l'État qui peuvent alors 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 SEA 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. Sur la base des résultats des mesures, la ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, réunira les collectivités territoriales concernées, pour prescrire, éventuellement, un certain nombre de travaux indispensables.