



15ème législature

Question N° : 655	De Mme Marietta Karamanli (Nouvelle Gauche - Sarthe)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse >Nuisances Ligne LGV Sarthe 2ème circonscription	Analyse > Nuisances Ligne LGV Sarthe 2ème circonscription.
Question publiée au JO le : 08/08/2017 Réponse publiée au JO le : 07/01/2020 page : 94 Date de changement d'attribution : 01/10/2019 Date de renouvellement : 19/02/2019		

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les nuisances engendrées par la mise en œuvre de la nouvelle ligne à grande vitesse vers la Bretagne depuis juillet 2017 et supportées par les riverains de cette nouvelle installation ferroviaire. Dans la 2ème circonscription de la Sarthe les habitants de Lombron, Montfort-le-Gesnois, Saint-Corneille, et Savigné l'Évêque en particulier, sont, à différents degrés, concernés par ces nuisances. Le volume sonore atteint et dépasse les 90 décibels. Le seuil réglementaire est légalement limité à 60 décibels entre 6 heures et 22 heures, et à 55 décibels dans la nuit ; néanmoins il s'agit de valeurs maximales qui sont des moyennes à considérer sur l'ensemble de la journée et lissées avec les moments plus calmes et ne rendant pas compte des nuisances les plus élevées. Si des merlons et murs anti-bruit ont été installés, ces installations sont le plus souvent entrecoupées et de niveau trop bas. La multiplication des trains avec un niveau sonore comparable à un bruit d'avion survolant à basse altitude que la députée a pu, elle-même, constater, change la donne par rapport à la période des essais. Plusieurs demandes sont donc formulées à l'attention de la société concessionnaire qui a réalisé les travaux sur la base d'un contrat de partenariat public-privé. Elle lui demande une nouvelle campagne de mesures acoustiques en situation réelle de trafic, l'installation à la suite de protections sonores de niveau et de dimension suffisants pour protéger des bruits, et parallèlement une possible indemnisation des riverains les plus touchés qui souhaitent céder leur habitation et ne le pourront le faire que difficilement face à un préjudice spécial, et anormal, subissant en quelque sorte ce dommage au profit de ceux empruntant la ligne. Elle considère que l'absence de réaction de l'État dans cette situation serait de nature à laisser accroître la fracture entre ceux qui subissent les inconvénients d'un progrès de vitesse, oubliés face à leurs difficultés quotidiennes, et ceux qui profitent d'un mode de transport collectif certes rapide, mais qui reste cher pour une majorité de Français et générant des nuisances parfois importantes.

Texte de la réponse

Au-delà de l'amélioration très nette de la desserte ferroviaire du grand Ouest permise par les LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire et Sud-Europe-Atlantique Tours-Bordeaux dès leur mise en service en juillet 2017, le Gouvernement a pleinement conscience des difficultés rencontrées par certains des riverains qui résident à proximité de ces lignes. Attentive aux plaintes récurrentes formulées par les riverains des lignes TGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, la ministre de la transition écologique et solidaire a missionné le Conseil général de l'environnement et du

développement durable (CGEDD) en mai 2018 afin à la fois d'objectiver les nuisances ressenties, de proposer des mesures de traitement des situations de nuisances avérées, et d'étudier les éventuelles évolutions nécessaires des réglementations pour l'avenir. Dans son rapport final remis le 2 mai 2019 suite à une large concertation auprès de l'ensemble des territoires concernés, le CGEDD montre tout d'abord que les mesures réalisées confirment que la réglementation relative au bruit applicable aux nouvelles infrastructures ferroviaires est respectée, même si certains cas de dépassement de seuils sont constatés et nécessitent d'être traités directement par l'opérateur privé ERE porteur du projet BPL s'agissant de son champ de responsabilité. Cependant, et en dépit du respect global de la réglementation, le rapport identifie l'existence de nuisances avérées, liées non pas à un niveau de bruit régulier mais à des pics de bruit élevés lors du passage des trains. Le rapport formule une série de recommandations concrètes pour traiter la situation de ces riverains exposés aux pics de bruit. En particulier, des travaux seront menés rapidement pour traiter les situations les plus sensibles. Leur coût total est estimé à 11 M€ sur la ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire. Dans cette perspective, il s'agit d'unir les efforts financiers de l'Etat et des Régions, avec une répartition paritaire, selon les principes des cofinancements qui ont été retenus pour la réalisation de ces lignes à grande vitesse. La ministre a chargé début mai les préfets des régions concernés, afin de poursuivre en ce sens les discussions avec les Régions. Pour les futurs projets, le rapport formule une série de recommandations visant à mieux prendre en compte les pics de bruit et permettre ainsi que la réglementation reflète mieux la réalité des nuisances supportées par les riverains. Le Gouvernement est ouvert à une évolution de la réglementation en matière de bruit ferroviaire. Deux dispositions en ce sens ont ainsi été introduites lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités en première lecture au Parlement. Il s'agit de modifier la réglementation existante afin de prendre davantage en compte le ressenti des riverains, lié d'une part à l'intensité des nuisances des transports ferroviaires et d'autre part aux vibrations aux abords des infrastructures ferroviaires. Ces évolutions réglementaires devront se faire sur la base d'un socle scientifique et technique solide et consensuel, qui reste pleinement à construire, notamment avec les différentes parties prenantes en matière de transport ferroviaire, les centres d'expertise et de recherche de l'Etat et le Conseil national du bruit.