

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>6696</b>	<b>De M. Guillaume Garot ( Nouvelle Gauche - Mayenne )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > LGV - Nuisances	<b>Analyse</b> > LGV - Nuisances.
Question publiée au JO le : <b>20/03/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>08/05/2018</b> page : <b>3941</b> Date de changement d'attribution : <b>27/03/2018</b>		

### Texte de la question

M. Guillaume Garot attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les nuisances subies par les riverains des lignes à grande vitesse Bretagne Pays de Loire et Sud Europe Atlantique, depuis leur mise en circulation en juillet 2017. Nul ne conteste l'utilité des nouvelles lignes LGV. Les associations de riverains mobilisées à ce sujet déplorent en revanche le fait que les seules réponses actuellement apportées aux situations de nuisances sonores, visuelles et vibratoires vécues par les riverains, consistent en l'attente, d'ici la fin du premier semestre 2018, des résultats des campagnes de mesures acoustiques mises en œuvre par les constructeurs ERE et LISEA. Ces études acoustiques doivent démontrer si les constructeurs ont respecté les normes réglementaires relatives au bruit des infrastructures ferroviaires en vigueur. Or ces études sont calculées en « moyenne » sur 24 heures des valeurs enregistrées en décibel. 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. Cette seule prise en compte de la moyenne minore considérablement les nuisances provoquées par ces nouvelles infrastructures. Aussi, il est légitime de s'interroger sur la pertinence de la méthode de calcul utilisée qui semble inadaptée et permet aux maîtres d'ouvrages et concessionnaires, de n'être soumis à aucune obligation d'indemnisations ou de compensations des riverains. C'est pourquoi une évolution de la réglementation paraît indispensable afin de mesurer avec exactitude le bruit que subissent les riverains situés à proximité de la LGV. Aussi, afin de répondre aux interrogations des élus et des riverains douloureusement impactés par ces nouvelles installations, il lui demande s'il envisage de modifier la réglementation afin de tenir compte d'un seuil maximal calculé en moyenne - sans doute revu à la baisse au regard de la fréquence de passage et de la vitesse accrue des nouveaux TGV - mais également d'un seuil maximal concernant les pics de décibels, et permettre ainsi une avancée importante dans le droit de l'environnement et dans la protection de la qualité de vie des Français.

### Texte de la réponse

La mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, intervenue le 2 juillet dernier, a permis une amélioration très importante de la desserte ferroviaire du grand 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 partenaire privé ERE 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 Cerema, a été effectuée depuis l'automne 2017 pour s'assurer du respect de ces normes. Les résultats pour l'ensemble des départements sont actuellement en cours de traitement final pour une restitution dans les prochaines semaines. Si des manquements devaient être relevés, le partenaire privé devra mettre en place, sans délais 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 base 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 du partenaire privé 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. 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 partenaire privé ERE. 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 partenaire privé. Il conviendra alors d'examiner avec toutes les parties prenantes les réponses qui peuvent être apportées. Sur la base des résultats des mesures, la ministre auprès du 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.