

## 15ème législature

<b>Question N° : 691</b>	De <b>Mme Marietta Karamanli</b> ( Socialistes et apparentés - Sarthe )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Nuisances sonores LGV Indemnisation Compensation Aménagements	<b>Analyse</b> > Nuisances sonores LGV Indemnisation Compensation Aménagements.
Question publiée au JO le : <b>26/03/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>03/04/2019</b> page : <b>3311</b>		

### 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 la réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores dans le domaine des grandes infrastructures de transports. Plus précisément, il s'agit de la situation de la LGV, ligne à grande vitesse, vers la Bretagne et les Pays de la Loire, qui est à l'origine d'importantes nuisances sonores sur plusieurs communes de la Sarthe dont Lombron, Montfort-le-Gesnois, Saint-Corneille et Savigné-l'Évêque et bien d'autres. Dans une précédente réponse, il y a plus d'un an, la ministre avait indiqué que les préfets concernés avaient à organiser des comités de suivi, pour veiller au respect de la réglementation par *Eiffage Rail Express* et aussi que le Gouvernement était favorable à ce que le fonds de solidarité territoriale puisse être mobilisé pour améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure. Peu de choses se sont passées depuis. De son côté, le Conseil général de l'environnement et du développement durable avait été saisi par le ministre pour proposer des solutions en matière de compensation des nuisances et son rapport prévu pour la fin 2018 n'a pas été, sauf erreur, encore rendu public. En l'état, les habitants et riverains attendent toujours. Face aux difficultés de la vie quotidienne (mal dormir, vivre enfermés, ne plus recevoir, s'inquiéter de la valeur de sa maison), ils se sont résolus à devoir agir par voie de recours juridictionnels moins pour obtenir une indemnisation que pour obtenir les travaux nécessaires. De son côté, Mme la députée avait proposé une modification de la réglementation applicable, sachant que celle-ci, datant de 20 ans, n'est pas adaptée à la mesure des nuisances actuelles car les lissant, un peu comme si on additionnait les bruits les plus forts et les plus faibles pour dire qu'en moyenne c'est acceptable et supportable ce qui évidemment n'est pas le cas. Elle a pu sur place constater que pour les habitants c'était en quelque sorte le bruit d'un avion passant parfois à quelques dizaines de mètres de mètres de chez eux. Évidemment, le concessionnaire des travaux et le gestionnaire de la ligne ne sont pas pressés de devoir constater qu'il faudrait refaire des travaux et compenser. La question est simple. Elle souhaite savoir si le Gouvernement a la volonté politique de faire avancer les dossiers de travaux de compensation. Elle lui demande si le Gouvernement acceptera le principe d'un amendement au projet de loi d'orientation des mobilités visant à ce que l'État fasse évoluer la réglementation et à examiner les situations posant problème à l'aune de cette évolution. Elle considère que pour que les citoyens acceptent le principe de grands travaux, sous réserve que ces aménagements soient utiles et raisonnables, l'État, doit, de son côté, être vigilant et superviser les travaux compensatoires dus, ne pas accepter les manœuvres dilatoires, et *in fine* faire respecter l'équité, La situation évoquée aurait pu être évitée si les travaux, tels que prévus initialement, avaient été réalisés de façon appropriée.



## COMPENSATION DES NUISANCES SONORES LIÉES À LA LIGNE À GRANDE VITESSE

**M. le président.** La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 691, relative à la compensation des nuisances sonores liées à la ligne à grande vitesse.

**Mme Marietta Karamanli.** En matière de lutte contre les nuisances sonores liées aux grandes infrastructures de transports, nous avons eu l'occasion d'aborder les problèmes concernant le département de la Sarthe. En l'occurrence, il s'agit ici de la situation de la LGV – ligne à grande vitesse – vers la Bretagne et les Pays de la Loire, qui est à l'origine d'importantes nuisances sonores dans plusieurs communes du département, dont Lombron, Montfort-le-Gesnois, Saint-Corneille et Savigné-l'Évêque et bien d'autres.

Dans une précédente réponse, il y a plus d'un an, madame la ministre, vous m'aviez indiqué que les préfets concernés devaient organiser des comités de suivi pour veiller au respect de la réglementation par Eiffage Rail Express et que le Gouvernement était favorable à la mobilisation du fonds de solidarité territoriale pour améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure. Peu de choses se sont passées depuis.

De son côté, le Conseil général de l'environnement et du développement durable a été saisi par le ministre pour proposer des solutions en matière de compensation des nuisances. Son rapport, prévu pour la fin 2018, n'a pas encore été rendu public, sauf erreur de ma part. En l'état, les habitants et riverains attendent toujours. Face aux difficultés de la vie quotidienne – mal dormir, vivre enfermé, ne plus recevoir, s'inquiéter de la valeur de sa maison –, ils se sont résolus à agir par voie de recours juridictionnel, moins pour obtenir une indemnisation que pour pousser à effectuer les travaux nécessaires.

De mon côté, j'ai proposé une modification de la réglementation applicable, sachant que celle-ci, datant de vingt ans, n'est pas adaptée à la mesure des nuisances actuelles car elle revient à faire la moyenne entre les bruits les plus forts et les plus faibles pour affirmer qu'ils sont acceptables et supportables, ce qui n'est évidemment pas le cas. J'ai pu constater sur place que les habitants subissaient en quelque sorte l'équivalent du bruit d'un avion passant parfois à quelques dizaines de mètres de chez eux. Évidemment, le concessionnaire des travaux et le gestionnaire de la ligne ne sont pas pressés de constater qu'il faudrait refaire des travaux.

La question est simple : le Gouvernement a-t-il la volonté politique de faire avancer les dossiers de travaux de compensation ? Le Gouvernement acceptera-t-il le principe d'un amendement au projet de loi d'orientation sur les mobilités visant à ce que l'État fasse évoluer la réglementation et à examiner les situations posant problème à l'aune de cette évolution ? Pour que nos concitoyens acceptent le principe de grands travaux – sous réserve qu'ils soient utiles et raisonnables –, l'État doit, de son côté, être vigilant et superviser les travaux compensatoires lorsqu'ils sont dus, ne pas accepter les manœuvres dilatoires et, in fine, faire respecter l'équité.

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Madame la députée, la desserte ferroviaire du grand Ouest a été nettement améliorée par la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays-de-la-Loire depuis sa mise en service en juillet 2017. Cependant, je puis vous assurer que j'ai pleinement conscience des difficultés rencontrées par certains de nos concitoyens qui résident à proximité de cette ligne. Je comprends leurs inquiétudes et m'attache à leur apporter des réponses.

Afin de vérifier le respect de la réglementation sonore sur les LGV, une campagne de mesures acoustiques sur site



a été réalisée de l'automne 2017 à l'été 2018. Il en ressort que la réglementation relative au bruit est bien respectée sur cette ligne nouvelle.

Mais vous appelez également mon attention sur la pertinence de cette réglementation, notamment au regard des attentes des riverains.

L'objectif du Gouvernement est bien de répondre à leur ressenti, dont vous vous êtes fait le relais. Il nous faut donc aller plus loin pour intégrer davantage les « pics de bruit » caractéristiques du passage des trains. J'ai ainsi confié au Conseil général de l'environnement et du développement durable une mission sur les lignes à grande vitesse, qui vise à apporter des réponses concrètes aux situations difficiles vécues par les riverains.

La mission, dont le rapport doit m'être remis très prochainement, a largement consulté élus et associations. Elle s'est rendue dans les régions concernées pour partager le fruit de ses analyses et ses propositions. L'État devra bien évidemment en tirer les conclusions.

Au-delà de cette réponse opérationnelle, que je sais être très attendue localement, le Gouvernement est ouvert à une évolution de la réglementation en matière de bruit ferroviaire. L'article 28 ter du projet de loi d'orientation des mobilités, issu d'un amendement voté par le Sénat, prend davantage en compte le ressenti des riverains par rapport aux « pics de bruit » des transports ferroviaires. Ce texte sera présenté en juin à l'Assemblée.

Je précise que cette évolution réglementaire devra se fonder sur un socle scientifique et technique solide et consensuel, qui n'existe pas actuellement. Les études nécessaires devront donc être engagées. Mais vous pouvez être assurée, madame la députée, de l'engagement de l'État pour apporter des réponses concrètes aux nuisances sonores du rail.

**M. le président.** La parole est à Mme Marietta Karamanli.

**Mme Marietta Karamanli.** Je voudrais d'abord vous remercier, madame la ministre, de partager ces constats et d'essayer de résoudre ces problèmes. Je prends note du fait que les mesures doivent évoluer pour tenir compte de ces pics et de l'amendement voté par le Sénat qui sera débattu à l'Assemblée nationale pour confirmer notre volonté dans ce sens avec le soutien du Gouvernement.

Nous attendons ces évolutions et le rapport du Conseil avec impatience pour pouvoir rassurer les riverains et les élus qui nous sollicitent quotidiennement sur la prise en compte de leur situation par le Gouvernement, l'évolution de l'indemnisation et les travaux nécessaires pour améliorer leur quotidien.