



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Nuisances Sonores - LGV Bretagne - Sarthe

Question orale n° 110

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores dans le domaine des grandes infrastructures de transports. La mise en service de la nouvelle ligne TGV vers la Bretagne est à l'origine d'importantes nuisances sonores touchant de nombreux riverains du département de la Sarthe et, en particulier, des communes de la circonscription de Lombron, Montfort-le-Gesnois Saint-Corneille et Savigné-l'Évêque. Les dispositions du code de l'environnement posent le principe d'une prise en compte de ces nuisances et renvoient à un décret et un arrêté la mise en œuvre des prescriptions relatives aux mesures et aux dispositifs de prévention et de réduction des bruits. La réglementation prévoit que le maître d'ouvrage des travaux de construction, de modification ou de transformation d'une infrastructure est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores soient limitées. Parallèlement, un arrêté interministériel du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires a prévu les modalités de mesure sur site et les indicateurs de gêne ferroviaire. Ainsi, s'agissant du bruit relatif aux infrastructures ferroviaires, la réglementation actuelle pour la protection acoustique n'est pas basée sur les bruits de pointe mais vise à évaluer le niveau sonore cumulé résultant du nombre de trains circulant sur une période donnée, ce qui a pour effet de distribuer et de limiter la mesure des effets les plus graves des nuisances en fonction du trafic lui-même. Concernant les calculs, ceux-ci tiennent compte de la distance, du positionnement de la voie par rapport au terrain naturel, de la présence ou non d'une protection. Il en résulte une grande différence puisque le bruit instantané pour un TGV roulant à 300 km/h sera d'environ 90 db à une distance située entre 25 et 50 mètres et que le bruit calculé sera à la même distance pour 100 TGV pendant le jour d'environ 60 db. La différence entre bruit instantané et bruit calculé peut donc atteindre environs 30 db. Le niveau sonore atteint est donc souvent incompatible avec la jouissance normale d'une habitation située à proximité. Plusieurs associations de préservation de l'environnement et de défense des riverains avaient fait valoir à l'époque de l'adoption de cette réglementation que ces dispositions étaient « l'art de réglementer ce qui ne serait pas acceptable ». Ainsi, bon nombre de concitoyens subissent-ils des nuisances au nom de projets d'intérêt public mais sans que leur préjudice spécial et anormal soit prévenu ou compensé à la hauteur des difficultés quotidiennes qui en résultent. Elle lui demande que les dispositions de cet arrêté, après concertation avec les organisations représentatives, les élus et les associations de protection des riverains, soient revues. Les mesures de prévention, de compensation et d'indemnisation, doivent pouvoir être prises en fonction des nuisances réelles subies sur des durées importantes et non selon les outils et modalités de calcul qui les lissent sur des périodes longues et en atténuent ainsi la gravité.

Texte de la réponse

NUISANCES SONORES LIÉES AUX INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Mme la présidente. La parole est à Mme Marietta Karamanli, pour exposer sa question, n° 110, relative aux nuisances sonores liées aux infrastructures ferroviaires.

Mme Marietta Karamanli. Ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, mais la présence de Mme la ministre des transports me réjouit car elle connaît le dossier dont je vais parler, des courriers ayant déjà été échangés. Elle porte sur la réglementation en matière de lutte contre les nuisances sonores dans le domaine des grandes infrastructures de transports.

Je pense particulièrement à la mise en service de la nouvelle LGV – ligne à grande vitesse – vers la Bretagne, qui est à l'origine d'importantes nuisances sonores touchant de nombreux riverains du département de la Sarthe, notamment de plusieurs communes de ma circonscription : Lombron, Montfort-le-Gesnois, Saint-Corneille et Savigné-l'Évêque. Ces nuisances seront peut-être demain encore plus grandes si les intentions exprimées par l'État de développer des liaisons ferroviaires entre les aéroports parisiens et le Grand Ouest se concrétisent.

Le code de l'environnement pose le principe d'une prise en compte des nuisances sonores et renvoie à un décret et à un arrêté la mise en œuvre des prescriptions relatives aux mesures de prévention et de réduction des bruits. La réglementation prévoit que le maître d'ouvrage des travaux de construction, de modification ou de transformation d'une infrastructure est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores soient limitées. De plus, un arrêté interministériel du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires a prévu les modalités de mesure sur site et les indicateurs de la gêne due au bruit d'origine ferroviaire.

Toutefois, la réglementation en vigueur pour la protection acoustique n'est pas fondée sur les bruits de pointe mais sur le niveau sonore cumulé résultant du nombre de trains circulant sur une période donnée, ce qui a pour effet de diluer et de limiter la mesure des effets les plus graves des nuisances en fonction du trafic lui-même. Les calculs tiennent compte de la distance, du positionnement de la voie par rapport au terrain naturel et de la présence ou non d'une protection. Concrètement, il en résulte une grande différence puisque le bruit instantané pour un TGV roulant à 300 kilomètres à l'heure atteint environ 90 décibels à une distance située entre 25 et 50 mètres, alors que le bruit calculé sera, à la même distance, pour 100 TGV en une journée, d'environ 60 décibels : la différence entre bruit instantané et bruit calculé peut donc atteindre environ 30 décibels.

Le niveau sonore réellement atteint est souvent incompatible avec la jouissance normale d'une habitation située à proximité. Plusieurs associations de préservation de l'environnement et de défense de riverains avaient fait valoir à l'époque de l'adoption de cette réglementation que de telles dispositions relevaient de l'art de réglementer ce qui ne serait pas acceptable. Ainsi, bon nombre de nos concitoyens subissent-ils des nuisances au nom de projets d'intérêt public, mais sans que leur préjudice spécial et anormal soit prévenu ou compensé à la hauteur des difficultés quotidiennes qui en résultent.

Je vous demande, madame la ministre, que les dispositions de cet arrêté, après concertation avec les organisations représentatives, les élus et les associations de protection des riverains, soient revues. Les mesures de prévention, de compensation et d'indemnisation doivent pouvoir être prises en fonction des nuisances réelles subies pendant des durées importantes et non en fonction d'outils et de modalités de calcul qui les lissent sur des périodes longues et en atténuent ainsi la gravité.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame Karamanli, la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, intervenue le 2 juillet 2017, a permis une amélioration importante de la desserte du Grand Ouest. Mais, comme vous le rappelez, c'est aussi un sujet de préoccupation majeur pour les riverains de cette ligne nouvelle. Je veux d'emblée vous rassurer sur le fait que j'ai parfaitement conscience de ce problème ; nous avons été saisis directement par des associations d'élus et des parlementaires.

Les impacts sonores des nouvelles infrastructures de transport sont strictement encadrés par la réglementation. Je vous confirme que le partenaire Eiffage Rail Express devra scrupuleusement respecter les niveaux maximums autorisés. Dans ce domaine, le gestionnaire d'infrastructure a une obligation de résultat. Une vaste campagne de mesures acoustiques est en cours pour s'assurer du respect de ces normes ; les résultats sont

attendus courant avril. Si des manquements devaient être relevés, le concessionnaire mettrait en place, sans délais et à ses frais, les mesures correctrices qui s'imposent. J'ai demandé aux services de l'État d'être particulièrement attentifs au respect de ces dispositions.

Mais vous appelez également mon attention sur la pertinence de la réglementation actuelle. Dans le domaine ferroviaire, elle se fonde effectivement sur la mesure du bruit moyen. Il faudra sans doute compléter ce mode d'évaluation par une vérification des pics sonores enregistrés, mais ce sera pour les futures infrastructures. L'objectif du Gouvernement est de répondre rapidement au ressenti des populations et des élus locaux. C'est pourquoi il 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 Eiffage Rail Express. Il conviendra alors d'examiner avec toutes les parties prenantes les réponses qui peuvent être apportées. Le Gouvernement est notamment favorable à ce que le fonds de solidarité territoriale puisse être mobilisé pour toute action visant à améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure en dehors de son emprise et au-delà des obligations réglementaires qui s'imposent. Sur la base des résultats de ces mesures, je réunirai les collectivités territoriales concernées pour prescrire éventuellement des travaux complémentaires.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

Circonscription : Sarthe (2^e circonscription) - Nouvelle Gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 110

Rubrique : Nuisances

Ministère interrogé : Transition écologique et solidaire

Ministère attributaire : Transition écologique et solidaire

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 janvier 2018](#)

Réponse publiée le : 31 janvier 2018, page 579

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [23 janvier 2018](#)