ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV Est

Question orale n° 289

Texte de la question

Mme Catherine Vautrin attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la nécessaire mise en place de dispositifs anti bruits pour les riverains de la LGV Est et de l'A4 bis à venir dans le quartier Val de Murigny à Reims, conformément à la loi sur le bruit des infrastructures ferroviaires du 31 décembre 1992. Concernant les problèmes phoniques constatés, les habitants du centre et de l'ouest du quartier Val de Murigny se plaignent de nuisances sonores très élevées ; rue du Docteur Bouvier, ils sont situés dans le trajet des vents dominants, il n'existe aucune protection sonore entre la LGV et leurs résidences et ils ne peuvent plus utiliser leurs terrasses et installations extérieures. Autour des rues Dostoïevski et Tolstoï aussi, les nuisances sont importantes, du fait des réflexions multiples sur les bâtiments et de la propagation des sons à longue distance. Enfin, entre la RD 51 et le début du merlon, la partie de la LGV concernée ne dispose d'aucune protection, générant pour ces riverains une gêne conséquente. Or, la loi sur le bruit des infrastructures ferroviaires du 31 décembre 1992 n'est pas appliquée dans ce cas d'espèce, simplement parce que la DUP du 4 février 1998 a été publiée avant les décrets d'application de cette loi, édictés seulement le 8 novembre 1999. Elle lui demande donc, pour cette zone, l'application de la loi de 1992, alors que RFF a décidé arbitrairement l'application d'une seule et petite partie de cette loi, la période diurne pour l'intervalle de 6h-22h concernant les mesures sonores... Cette demande est d'autant plus légitime que l'A4 bis va venir rajouter son lot à des nuisances déjà vécues comme inacceptables par nombre de riverains du quartier. Enfin, elle lui indique qu'il serait souhaitable, concernant les infrastructures ferroviaires, de mettre à l'étude le changement de référentiel pour mesurer les nuisances phoniques effectives de tels équipements. Le Laeq semble ne pas être approprié puisque, selon ce référent, un coup de canon tiré toutes les cinq minutes ne fait en moyenne que très peu de bruit... Elle le remercie de lui répondre principalement sur l'application intégrale de la loi anti-bruit de 1992 et sur les éléments connexes relevés.

Texte de la réponse

NUISANCES SONORES DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT À REIMS

M. le président. La parole est à Mme Catherine Vautrin, pour exposer sa question, n° 289, relative aux nuisances sonores des infrastructures de transport à Reims.

Mme Catherine Vautrin. Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire, ma question s'adresse au secrétaire d'État chargé des transports, mais elle concerne également l'aménagement du territoire. Je voudrais en effet attirer votre attention sur la situation particulière de Reims qui, en moins de dix ans, aura vu arriver deux infrastructures majeures : le TGV Est et le contournement autoroutier de l'autoroute A 4. Si ces deux infrastructures ont apporté des améliorations particulièrement intéressantes - dans quelques jours, nous fêterons le premier anniversaire du TGV Est qui nous relie à Paris en quarante-cinq minutes -, les nuisances sonores qu'elles occasionnent sont malheureusement le lot quotidien de certains de nos concitoyens.

Nous avons vécu dans ce dossier une situation pour le moins paradoxale. En effet, la loi sur le bruit date de 1992, mais ses décrets d'application ne sont sortis qu'au mois de novembre 1999. Dommage pour nous, car la

déclaration d'utilité publique pour le TGV avait été prise le 4 février 1998 ! On nous a donc opposé tout au long de la construction de la LGV Est que la loi sur le bruit ne pouvait pas s'appliquer puisque les décrets d'application étaient postérieurs à la DUP. Et aujourd'hui, les habitants du quartier rémois du Val-de-Murigny, dont les rues sont orientées sous les vents dominants, ne peuvent plus profiter de la tranquillité de leur jardin à cause du bruit.
Saisi depuis 2000, RFF se réfugie derrière la norme de mesure de bruit LAeq, qui établit la moyenne de bruit sur une période donnée. Jusqu'en 1992, on calculait le LAeq sur la plage horaire de huit heures à vingt heures, puis la loi a élargi cette période de six heures à vingt-deux heures. Croyez bien que RFF l'a immédiatement pris en compte puisque la moyenne s'en trouvait améliorée ! Monsieur le secrétaire d'État, vous vivez, comme moi, au plus près du terrain. Comme moi, vous savez que ce qui réveille les habitants, ce n'est pas une moyenne sur une journée, mais le bruit soudain, violent, d'un TGV qui passe à plus de 300 kilomètres à l'heure.
Alors que nous discuterons dans quelques semaines du premier texte faisant suite au Grenelle de l'environnement, je voudrais appeler votre attention sur la nécessité d'utiliser des outils de mesures sonores fiables, qui mesurent réellement les nuisances, et non pas des moyennes ne reflétant pas la réalité. Le progrès ne vaut, certes, que s'il est partagé par tous, mais à condition surtout qu'il ne cause pas de nuisances à autrui !
M. le président. La parole est à M. Hubert Falco, secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire.
M. Hubert Falco, *secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire.* Madame la députée, les modalités de prise en compte du bruit généré par les infrastructures ferroviaires sont fixées par l'arrêté du 8 novembre 1999, pris en application du décret du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, et de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Cet arrêté fixe notamment les indicateurs de gêne, les seuils réglementaires à respecter lors de l'aménagement d'une infrastructure ferroviaire et les conditions de calcul de ces indicateurs.
Ces indicateurs respectent les principes méthodologiques fixés par la Commission européenne dans la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Ils constituent à cet égard une référence reconnue en matière de mesure de la gêne occasionnée par les transports terrestres.
Bien que la déclaration d'utilité publique du projet de ligne à grande vitesse Est européenne soit intervenue antérieurement à la publication de l'arrêté du 8 novembre 1999, l'État s'était engagé à faire plus que simplement appliquer la réglementation alors en vigueur, et les calculs évaluant les nuisances sonores anticipaient ceux définis dans l'arrêté du 8 novembre 1999. Ainsi, nulle part le niveau des nuisances sonores générées par la ligne nouvelle dès sa mise en service ne dépasse 62 décibels en période de jour, entre six heures et vingt-deux heures.
S'agissant de la problématique du jumelage entre la LGV-Est européenne et le contournement autoroutier Sud de Reims, le dossier des engagements de l'État indique que chaque infrastructure devra respecter les engagements qui lui sont propres et que la contribution cumulée des deux infrastructures devra rester inférieure à 65 décibels de jour, ce qui va là aussi au-delà de la stricte application de la réglementation. Ces engagements, nous nous engageons à les faire respecter. Réseau ferré de France a lancé récemment une campagne de mesures sur le terrain dont les résultats doivent être présentés lors d'un prochain comité de suivi départemental. Nous veillerons à ce que les niveaux de contribution sonores ferroviaires se situent bien partout en deçà des engagements pris par l'État.
M. le président. La parole est à Mme Catherine Vautrin.
Mme Catherine Vautrin. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse. Si RFF a engagé une campagne de mesures, vous imaginez bien que c'est sur l'insistance de nombreux élus concernés par le tracé de cette ligne !
M. le secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire. Bien sûr !
Mme Catherine Vautrin. Par ailleurs, si la mesure moyenne est effectivement de 62 décibels, elle est calculée entre six heures et vingt-deux heures. Au moment où le TGV passe et vous réveille, il ne produit pas 62 décibels, et c'est ce sur quoi nous devons continuer à travailler. Je ne doute pas que le premier texte à faire suite au Grenelle de l'environnement nous donnera l'occasion de revenir sur le sujet.
M. le président. Mes chers collègues, nous avons pris du retard. Aussi, sans vouloir limiter le droit de réponse aux ministres, je vous invite à plus de concision de manière à ne pas pénaliser les auteurs de questions qui doivent intervenir en fin de séance.

Données clés

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/13/questions/QANR5L13QOSD289

Auteur : Mme Catherine Vautrin
Circonscription : Marne (2e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 289
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 27 mai 2008, page 4285
Réponse publiée le : 28 mai 2008, page 2482
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 27 mai 2008