



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Nuisances sonores LGV Bretagne-Pays de la Loire

Question orale n° 159

### Texte de la question

M. Yannick Favennec Becot attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le problème des nuisances sonores que subissent les riverains de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, en raison de pics sonores dépassant très nettement les 60 décibels autorisés en journée. À ceux-ci s'ajoutent également des vibrations importantes ressenties jusqu'à plus de 250 mètres de la ligne. Ces nuisances ont des conséquences sur la santé, l'environnement et le cadre de vie des riverains de ces communes. Eiffage Rail Express s'est engagé à prendre en considération toutes les plaintes émises par les habitants et a annoncé que le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) réaliserait de nouvelles études acoustiques afin de rendre son rapport avant la fin du premier semestre 2018. Ces études acoustiques doivent démontrer si ERE a respecté les normes réglementaires mises en place par l'arrêté interministériel du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires qui fixe les valeurs admissibles en termes de décibels. Cette étude acoustique est un calcul en « moyenne » sur 24 heures des valeurs enregistrées en décibel. Néanmoins, des interrogations subsistent sur la pertinence des méthodes de calcul qui, par la seule prise en compte de la moyenne des pics sonores et des périodes de silence sur une plage horaire, minorent considérablement les nuisances provoquées par les pics de décibels qu'occasionnent le passage de train à grande vitesse. Cette méthode qui semble inadaptée permet aux maîtres d'ouvrages et concessionnaires, par des stratégies d'optimisation, d'être libérés de toute obligation de mise en place de mesures d'indemnités ou de compensations pour les riverains. En effet, actuellement, les calculs, par moyenne, seront effectués alors même que la fréquence de passages de trains n'est pas définitive. Une évolution de la réglementation paraît inéluctable afin de mesurer avec exactitude et réalisme le bruit que subissent les riverains situés à proximité de la LGV. En conséquence, il lui demande si elle envisage de modifier la réglementation permettant non seulement la prise en compte du seuil maximal concernant la moyenne glissante mais également un seuil maximal concernant les pics de décibels.

### Texte de la réponse

#### NUISANCES SONORES LIÉES À LA LGV BRETAGNE-PAYS DE LA LOIRE

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Favennec Becot, pour exposer sa question, n° 159, relative aux nuisances liées à la ligne à grande vitesse – LGV – Bretagne-Pays de la Loire.

**M. Yannick Favennec Becot.** Madame la secrétaire d'État, ma question porte sur la protection sonore des riverains de la LGV Bretagne-Pays de la Loire mise en service en juillet dernier, notamment dans la Sarthe, en Mayenne et en Ille-et-Vilaine, et sur la dépréciation de leurs biens.

Ces femmes et ces hommes subissent au quotidien des nuisances sonores inacceptables, qui perturbent leur sommeil et réduisent les agréments de leur vie privée et familiale, avec pour conséquence supplémentaire la dévalorisation financière de leur patrimoine immobilier. Il y a donc urgence à agir vite et concrètement,

notamment en ce qui concerne la réglementation en matière de bruit pour la protection des riverains de telles infrastructures de transport.

Pour mesurer le niveau des nuisances générées, un seul indicateur est retenu, celui du niveau sonore équivalent, le LAeq(T), qui correspond à la moyenne du bruit produit par la LGV sur deux périodes longues. Or cet indicateur n'est pas révélateur de la réalité des nuisances subies, dans la mesure où il dilue le bruit de manière considérable.

Ce décalage entre le niveau sonore réellement perçu et les taux retenus avec l'indicateur LAeq(T) est apparu dans le document de la commission particulière du débat public réalisé par Réseau ferré de France – RFF – pour le projet de la LGV Bordeaux-Toulouse. En l'espèce, les éléments pris en compte étaient similaires à ceux de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Ils ont révélé qu'avec le critère LAeq(T), cent TGV roulant à 300 kilomètres par heure produisent 57,4 décibels à 100 mètres de distance en bruit instantané, quand, dans la réalité, un TGV seul, roulant à la même vitesse produit 85 décibels à la même distance.

La différence de perception réside dans le fait que les riverains entendent un pic de bruit extrêmement brutal quand le TGV passe, alors que la réglementation ne prend en compte qu'une moyenne de bruit lissée, donc un niveau sonore minoré. Les riverains de la LGV Bretagne-Pays de la Loire subissent cet ensemble de nuisances sonores, parfois jusqu'à quatre-vingt-dix fois par jour sur certains tronçons.

L'attractivité des départements traversés par la LGV ne doit pas s'obtenir au détriment de la qualité de vie et de la santé des riverains. Un équilibre doit être trouvé non seulement au moyen d'un renforcement des protections sonores, vibratoires et visuelles, mais aussi par la mise en place d'une compensation pour la perte de valeur des biens immobiliers, et cela sans attendre les résultats des nouvelles études acoustiques demandées par Eiffage Rail Express, puisque celles-ci reprennent les mêmes critères que les précédentes études.

Aussi, madame la secrétaire d'État, pouvez-vous indiquer ce que compte faire le ministère pour répondre concrètement et rapidement aux problèmes des riverains de la LGV Bretagne-Pays de la Loire ? Je vous en remercie par avance.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, je vous réponds à la place d'Élisabeth Borne qui n'a malheureusement pas pu être présente aujourd'hui.

La mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, intervenue le 2 juillet 2017, a permis une amélioration très importante de la desserte ferroviaire du Grand Ouest. Mais, comme vous le rappelez, c'est aussi un sujet de préoccupation majeur pour les riverains de la ligne nouvelle. Je veux d'emblée vous rassurer sur le fait que la ministre chargée des transports a parfaitement conscience du 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 privé Eiffage Rail Express devra scrupuleusement respecter les niveaux maximaux 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 en sont attendus dans quelques semaines, dans le courant du mois d'avril. Si des manquements devaient être relevés, le partenaire privé devra mettre en place, sans délai et à ses frais, les mesures correctrices qui s'imposent. La ministre chargée des transports a demandé aux services de l'État d'être très attentifs au respect de ces dispositions.

Monsieur le député, vous appelez également l'attention de la ministre sur la pertinence de la réglementation actuelle. Dans le domaine ferroviaire, celle-ci se fonde effectivement sur la mesure du bruit moyen. Il faudra sans doute à l'avenir compléter ce mode d'évaluation par une vérification des pics sonores enregistrés pour les 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, la ministre des transports réunira les collectivités territoriales concernées pour prescrire éventuellement des travaux complémentaires.

**M. le président.** La parole est à M. Yannick Favennec Becot.

**M. Yannick Favennec Becot.** Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, pour votre réponse. Tant que vous ne changerez pas les critères d'évaluation des mesures sonores, vous obtiendrez exactement les mêmes résultats.

Aussi, je souhaiterais inviter Mme la ministre chargée des transports à passer une journée, une nuit chez les riverains de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, afin qu'elle puisse mesurer leur exaspération – le mot est faible quand certains se demandent s'ils ne doivent pas coiffer un bonnet rouge ou transformer le secteur en zone à défendre, pour être enfin entendus par les pouvoirs publics.

## Données clés

**Auteur :** [M. Yannick Favennec-Bécot](#)

**Circonscription :** Mayenne (3<sup>e</sup> circonscription) - UDI, Agir et Indépendants

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 159

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [13 février 2018](#)

**Réponse publiée le :** 21 février 2018, page 1288

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [13 février 2018](#)