



ASSEMBLÉE
NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Damien PICHEREAU
Député de la Sarthe
Secrétaire de la Commission développement durable et aménagement du territoire

M. Nicolas HULOT
Ministre d'Etat, ministre de la
Transition écologique et solidaire
246, bd Saint-Germain
75007 Paris

COPIE

Le 11 octobre 2017

Copie à M. Gérard COLLOMB
Copie à Mme Agnès BUZYN
Copie à Mme Elisabeth BORNE

Monsieur le Ministre,

Suite aux réunions qui se sont déroulées dans les préfectures de Sarthe, de Mayenne et d'Ille-et-Vilaine, avec la présence des député.e.s, des sénateurs et sénatrices, des maires et élu.e.s locaux, Eiffage Rail Express (ERE), SNCF Réseau et CEREMA, nous souhaitons porter à votre attention les problématiques qui restent sans réponse concernant les nuisances sonores liées à la mise en service de la LGV Bretagne - Pays de la Loire. Nous constatons, après discussion avec nos collègues, qu'il en va de même sur la nouvelle ligne LGV Sud Europe Atlantique reliant Paris à Bordeaux.

En effet, les conclusions de ces tables rondes sont pour le moins légères face au désarroi des habitant.e.s proches de la voie ferrée dont les plaintes ne font que s'accroître (plaintes nuisances sonores, dégradations de structures de bâtiments suite aux vibrations, dévaluation de biens immobiliers).

ERE ainsi que LISEA, maîtres d'ouvrage respectivement sur les lignes Atlantique et Sud Europe Atlantique, se sont engagés à prendre en considération toutes les plaintes émises par les habitant.e.s et ont annoncé que le CEREMA (organisme indépendant) réalisera de nouvelles études acoustiques afin de rendre son rapport avant la fin du premier semestre 2018. Ces études acoustiques devront démontrer si les maîtres d'ouvrage ont 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 terme de décibels. Cette étude acoustique est un calcul en « moyenne » sur 24 heures des valeurs enregistrées en décibel.

Néanmoins, nous nous interrogeons sur ce mode de calcul et les évolutions possibles que le Gouvernement entend apporter aux normes réglementaires de mesure de nuisances sonores générées par les infrastructures de transport terrestre afin que les pics de décibels soient mieux pris en compte qu'ils ne le sont actuellement. En effet, cette dernière prévoit un seuil maximal de décibels dans lequel la conformité s'établit au travers de la seule moyenne énergétique sur une durée donnée, ce qui induit un lissage.

Le caractère inadapté de cette méthode 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'indemnisations ou de compensations pour les riverain.e.s. De plus, dans le cas présent, les calculs, par moyenne, seront effectués alors même que la fréquence de passages de trains n'est pas définitive.

Nous sommes inquiets quant aux résultats de cette étude du CEREMA mais espérons que ces calculs permettront tout de même aux maîtres d'ouvrage de mettre en place des dispositifs visant à abaisser le niveau sonore à l'approche des habitations, comme le souhaitent de nombreux concitoyen.ne.s mais aussi la plupart des élu.e.s des communes traversées par la ligne LGV.

Aussi, nous souhaiterions que la réglementation puisse envisager un système qui prenne en compte, à la fois le seuil maximal concernant la moyenne glissante mais également un seuil maximal concernant les pics de décibels.

Dans l'espoir que cette requête retienne toute votre attention, je vous prie de croire, M. le Ministre, à l'assurance de notre plus haute considération.

Fabienne Colhoc

Damien Pichereau

Gael LE BOUTER

SOPHIE AUCONNE

Sacha Houlié

Pascal GONZALEZ PERLONNE

Antoine & Juliette KHAYNEIN

François ANDRÉ

Christine CLONREZ

Philippe Chalmers

Jean-Pierre CÉJÉNY

Nicolas FERRIGNOIS

Delphine BATHO

Daniel LABARONNE

Jacques SAVATIER