



Le 1^{er} décembre 2022

CRI 72

Siège social : Hôtel de Ville 112, Grande-Rue

72460 Savigné-l'Évêque

Association loi 1901 n° W723001201

Site internet : <http://cri72.e-monsite.com/>

Adresse secrétariat : Les Grandes Haies 72550 Degré

Adresse Mail : cri72.riverains.lgv@laposte.net

Monsieur Christophe BECHU
Ministre de la transition écologique
et de la cohésion des territoires
Hôtel de ROQUELAURE
246 boulevard Saint GERMAIN
75007 Paris

Objet : Arrêté du 29 Septembre 2022

en application de l'article L. 571-10-2 du Code de l'environnement

portant sur l'évolution de la réglementation en matière de nuisances sonores

d'origine ferroviaire

Monsieur Le Ministre,

Le CRI 72 est une association de riverains de la LGV Bretagne Pays de la Loire qui agit sur le territoire du département de la Sarthe en vue de faire reconnaître les nuisances et préjudices causés aux riverains par cette LGV, obtenir des aménagements complémentaires en vue de les réduire et, à défaut ou en complément, des compensations financières, notamment pour compenser les pertes de valeur vénale des biens. Des collectifs identiques ont été constitués dans les deux autres départements traversés, Mayenne et Ille et Vilaine. De même des associations de riverains ont été constitués sur la Ligne Sud Europe Atlantique face aux nuisances et préjudices subis du fait de cette LGV mise en service le 2 Juillet 2017, tout comme la LGV BPL.

Dans la continuité de nos échanges avec les Autorités, Administrations et Parlementaires, nous revenons vers vous à l'occasion de l'arrêté du 29 Septembre 2022 (publié au Journal Officiel du 22 Octobre) « **fixant à titre expérimental les modalités de détermination et d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire.** ». Cet arrêté résulte de l'article L. 571-10-2 du Code de l'environnement, issu de l'article 90 de la loi d'orientation des mobilités, dite loi LOM, promulguée le 24 Décembre 2019. Cette loi comporte également un article 91 relatif, lui, aux nuisances vibratoires occasionnées par les infrastructures ferroviaires ; il en est résulté l'article L. 571-10-3 du Code de l'Environnement avec là-aussi un arrêté qui devait définir les modalités d'application.

Ces évolutions législatives ont pour objet de faire évoluer la réglementation actuelle pour la prise en compte des nuisances sonores et vibratoires subies par les riverains, provoquées par les infrastructures de transport ferroviaire et la circulation des trains ; en effet la réglementation actuelle définie par l'arrêté du 8 novembre 1999 a été reconnue comme inadaptée et à tout le moins insuffisante pour prendre en compte la réalité des nuisances au moment où celles-ci se produisent, c'est-à-dire au passage des trains. Ce constat avait amené Madame Élisabeth BORNE, actuelle Première Ministre, qui à l'époque occupait votre fonction, à confier une mission au CGEDD au terme de laquelle elle avait validé un volet de mesures correctrices sur le terrain et affirmé : « **chacun peut, par ailleurs, compter sur ma totale détermination à faire évoluer le cadre à l'avenir pour mieux prendre en compte les pics de bruit** » (Communiqué du 2 Mai 2019).

Par les articles 90 et 91 de la loi LOM, le Législateur a répondu à cette volonté, volonté partagée par les nombreux Parlementaires, issus notamment des territoires traversés par ces deux LGV et à l'écoute de leurs concitoyens confrontés à ces nuisances. Cette évolution législative et l'arrêté du 29 septembre 2022 comportent des avancées. Cependant nous déplorons l'extrême lenteur de la mise en œuvre.

Plus précisément concernant la phase d'observation de six mois qui a débuté au 1er novembre dernier, nous sommes surpris de constater qu'aucune section sur ces deux LGV, BPL et SEA, n'ait été retenue dans la liste en annexe I. Si, bien sûr, toutes les infrastructures ferroviaires et tous les types de train méritent une observation, seules deux sections de LGV ont été retenues, une sur la LGV Paris-Lyon et une sur la LGV Méditerranée qui sont exploitées à une vitesse maximum de 300 kmh. À notre connaissance, à ce jour, très peu de LGV ont été conçues et construites pour permettre potentiellement une circulation à 350 kmh, avec une vitesse effective à 320 kmh, comme c'est le cas pour les LGV BPL et SEA.

Or, celles-ci ont suscité un très grand nombre de plaintes des riverains et provoquent toujours un mal-être, des gênes et des troubles persistants. La vitesse est un paramètre déterminant, notamment pour la composante bruit aérodynamique qui devient prépondérant à partir de 250 kmh et augmente rapidement de façon exponentielle ; de même la très haute vitesse accroît les nuisances vibratoires. La très haute vitesse, notamment au-delà de 300 kmh, accroît de manière incontestable les niveaux de bruit en pic au passage des TGV et incidemment l'émergence de bruit par rapport au niveau de bruit résiduel sans TGV.

L'importance de cette émergence, plus forte sur les LGV avec des circulations à 320 kmh, contribue à accroître les nuisances et préjudices subis. Or, c'est précisément ce que les nouveaux indicateurs sont censés mesurer et restituer. L'observation doit donc être effectuée sur des sections exploitées à 320 kmh, ce qui sera vraisemblablement la référence pour les futures LGV.

En conséquence **nous vous adressons deux requêtes :**

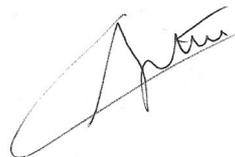
- la première pour qu'au moins deux sections, l'une sur la LGV BPL et l'autre sur la LGV SEA, soient ajoutées à la liste des sections de voies observées. Pour la LGV BPL, si une seule section était retenue, nous proposons que ce soit sur le tronçon La Milesse – Poillé-sur-Vègre qui supporte le trafic le plus intense ;
- la seconde, pour qu'à l'issue de la période d'observation, nos associations aient accès à l'intégralité des données relevées sur les sections du réseau SNCF ainsi qu'aux conclusions qui en seront tirées. Cette demande est parfaitement justifiée par nos actions et notre implication depuis de nombreuses années sur cette question des nuisances d'origine ferroviaire. Par ailleurs, dans son article 4, l'arrêté manifeste un souci de **lisibilité pour le grand public** ; en tant que représentants de riverains, nous pourrions apporter une contribution sur cette question, très importante, de compréhension et de lisibilité.

En complément, nous souhaitons savoir où en est la prise en compte des nuisances vibratoires en suite de l'article 91 de la loi LOM.

Dans cette attente et en espérant une réponse favorable,

nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Pour le CRI 72



Laure ARTRU, Présidente

Copie : Monsieur Clément BEAUNE
Ministre Délégué chargé des Transports