

**N° 457139**

**Association Chut + S pour Cluny et ses Habitants Unis pour un TGV plus Silencieux**

**2<sup>ème</sup> chambre jugeant seule**

**Séance du 15 septembre 2022**

**Lecture du 19 octobre 2022**

## **CONCLUSIONS**

### **M. Clément MALVERTI, Rapporteur public**

L'article L. 571-9 du code de l'environnement, dont les dispositions sont issues de l'article 12 de la loi dite « bruit » du 31 décembre 1992 (n° 92-1444), dispose que « *la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords* ». Il prévoit en outre que « *des décrets en Conseil d'Etat précisent les prescriptions applicables* » notamment « *aux infrastructures nouvelles* » et « *aux modifications ou transformations significatives d'infrastructures existantes* ».

Pour l'application de ces dispositions, un décret du 9 janvier 1995 (n° 95-22) est intervenu, dont les dispositions sont aujourd'hui codifiées aux articles R. 571-44 et suivants du code de l'environnement.

Par un arrêté du 8 novembre 1999, le ministre de l'intérieur, le ministre chargé des transports, la ministre chargée de l'environnement et le secrétaire d'Etat au logement ont, pour la mise en œuvre de ces dispositions, déterminé notamment la manière dont sont mesurées les indicateurs de gêne dues au bruit, fixé les niveaux maximums admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure ferroviaire et définit la façon dont sont effectuées les mesures sur le site.

En juin 2021, l'association requérante, dont l'objet est de lutter contre les nuisances sonores provoquées par le TGV à Cluny, a demandé à la ministre chargée de l'environnement de modifier cet arrêté afin de le rendre applicable au tronçon de la ligne TGV Paris Lyon, dite LN1, qui traverse la ville de Cluny, et, à défaut, de prendre toute mesure utile pour réduire les nuisances sonores subies par les riverains de ce tronçon.

Elle vous demande l'annulation du refus qui lui a été opposé.

Mais son recours ne saurait prospérer dès lors que l'arrêté litigieux ne pouvait légalement fixer son champ d'application, lequel est tout entier déterminé par l'article L. 571-9 du code de l'environnement et les articles R. 571-44 et suivants pris pour son application.

Or, il résulte de ces dispositions qu'elles ne concernent que les projets de construction de nouvelles infrastructures ferroviaires et les projets d'aménagement significatif d'infrastructures ferroviaires existantes, et à condition que l'ouverture de l'enquête publique de ces projets ait été postérieure au 10 mai 2009, qui correspond à la date de publication de l'arrêté litigieux.

A l'évidence, la ligne LN1 n'est donc pas concernée par ces dispositions et ne pouvait légalement l'être par le seul effet de l'arrêté litigieux.

D'une part, il ne s'agit pas d'une infrastructure nouvelle au sens des articles L. 571-9 et R. 571-44 du code de l'environnement car, contrairement à ce qui est soutenu, la circonstance que la LN1 a été étendue à la fin des années 1990 jusqu'à Marseille n'a pas pour effet de faire du tronçon existant Paris-Lyon une ligne nouvelle.

D'autre part, cette circonstance ne permet pas non plus de retenir la qualification de transformation significative d'une infrastructure existante, les travaux devant, pour emporter une telle qualification, avoir porté sur l'infrastructure elle-même et non sur son prolongement.

Enfin, et en tout état de cause, l'enquête publique ayant précédé le prolongement de la LN1 jusqu'à Marseille a eu lieu à la fin de l'année 1992, donc antérieurement à la date de publication de l'arrêté, faisant donc obstacle à son application.

Ainsi, la ligne LN1, y compris donc le tronçon qui traverse la ville de Cluny, n'entre pas dans le champ d'application des dispositions des articles L. 571-9 et R. 571-44 et suivants du code de l'environnement, et l'arrêté litigieux, qui épouse nécessairement un tel champ, ne pouvait s'y appliquer. Les moyens soulevés par l'association au soutien de son recours dirigé contre le refus d'étendre cet arrêté au tronçon qui traverse la ville de Cluny sont donc inopérants.

Enfin, si les conclusions de la requête sont également formellement dirigées contre le refus de la ministre d'édicter toute mesure utile pour réduire les nuisances sonores subies par les riverains de ce tronçon, aucun moyen n'est soulevé à l'appui de celles-ci, qui sont donc irrecevables en vertu de l'article R. 411-1 du code de justice administrative.

PCMNC au rejet de la requête.