



Le Collectif de Représentation des Intérêts
des riverains Dpt : 35-53-72
de la LGV Bretagne Pays de La Loire

COMITE TGV REACTION CITOYENNE

Centre socio-culturel La Comberie 86440 MIGNE-AUXANCES
Tél 06 81 13 67 91 Courriel : reaction-tgv@wanadoo.fr
Site : <http://comitetgv.fr>

Le Comité TGV Réaction Citoyenne
des riverains Dpt : 16-17-33- 37-79-86
de la LGV Sud Europe Atlantique

COMPTE-RENDU REUNION MISSION CGEDD / ASSOCIATIONS DES RIVERAINS LGV BPL & LGV SEA

23 Octobre 2018 14h30

Siège du CGEDD, Tour Séquoia Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

Participants :

- Mission CGEDD: Mme Catherine MIR, Mme Emmanuelle BAUDOIN, M. Sylvain LEBLANC
- Comité TGV Réaction Citoyenne LGV SEA: M. Patrick LANTRES, M. Maurice MOREAU
- CRI des riverains LGV BPL: M. Roger LEGEAY, M. Edgard BLOT

Après les présentations d'usage Patrick Lantrès remercie les membres de la Mission d'avoir accepté cette demande d'entretien pour finaliser les éléments objectifs du ressenti des riverains, il remercie également d'avoir permis la présence de deux représentants de LGV BPL ...

Le but de cette rencontre demandée par le comité TGV Réaction Citoyenne visait à faire le point avec cette mission avant la fin de celle-ci de manière à aborder les sujets principaux demandés par la ministre E. Borne Savoir : **faire un état des lieux et identifier les zones et lieux sensibles depuis l'ouverture pour, d'une part faire des propositions pour la réduction des nuisances et d'autre part des recommandations pour l'évolution de la réglementation sur le bruit ferroviaire.**

La réunion s'est déroulée selon une trame que les associations avaient préétablie et qui reflète globalement les thèmes développés dans la contribution ci-jointe.

Les différents chapitres de cette contribution ont fait l'objet de précisions de la part des associations ou d'éclaircissements demandés par la Mission.

Ce compte-rendu ne reprend pas textuellement (à quelques exceptions) les précisions techniques étayées par des exemples qu'il serait fastidieux de reporter mais reporte fidèlement les avis, commentaires et questionnements de la Mission.

Bien que celle-ci ait rencontré in situ un certain nombre de riverains il a été primordial de préciser la nature exacte des critiques émises par les riverains. En tout premier lieu le niveau de bruit, sa soudaineté et l'émergence, la nuisance visuelle ayant pour conséquence le renforcement de l'effet psychologique du bruit mais surtout la dépréciation du bâti, les vibrations ainsi que les risques et perturbations liés aux champs électromagnétiques.

- La Mission reconnaît avoir enregistré l'ensemble de ces remarques de riverains et d'élus au cours de ses déplacements dans les départements concernés BPL et SEA. Tous ces sujets parfois très techniques ont suscité des échanges fructueux qui n'avaient pas pu être menés lors des rencontres CGEDD / associations en Préfecture ou sur le terrain.
- La Mission a fait part de son étonnement de l'importance du nombre de plaintes considérant qu'il y en aurait eu moins sur les LGV précédentes.

La délégation interrogée à ce sujet a émis plusieurs hypothèses en précisant néanmoins que les autres LGV ont fait l'objet de recours contentieux sur le motif de préjudice spécial et anormal et que les problématiques relevées, peut-être avec plus d'acuité sur les deux LGV se sont produites sur toutes les autres LGV (cf. Rapport des Ponts et Chaussées sur la LGV Méditerranée de 2002).

Les associations ont avancé plusieurs autres éléments : La topographie et l'implantation de l'habitat, La communication maladroite voire tendancieuse de RFF qui affirmait que le bruit serait très réduit et n'affecterait que les habitations les plus proches grâce aux dispositifs de protection prévus. Les habitants proches n'y ont pas cru dès le départ, contestant en particulier le principe de moyenne de bruit pour mesurer celui-ci et dimensionner les protections mais les habitants plus éloignés ont pu se croire protégés. La mise en service leur a apporté un douloureux démenti. Le non-respect des engagements de l'Etat.

- Sur ce dernier point la Mission a demandé des précisions. Il a été démontré que la rédaction de ces engagements a laissé, par son flou, une très large marge d'appréciation aux constructeurs (LISEA et ERE). Des formulations très générales (engagements de portée générale) et génériques pour les engagements localisés, tous formulés de manière identique pour chaque type d'engagement quel que soit le lieu ou la situation. Cet état de fait, dénoncé par les associations, a suscité un grand nombre de frustrations et d'incompréhensions de la part non seulement des riverains mais aussi des communes.

De l'avis de la Mission, l'accroissement de la sensibilité au bruit de la population semble être aussi un élément expliquant l'exaspération des riverains.

- Sur l'évolution de la réglementation, la Mission considère qu'il faut garder le LAéq car, de son point de vue, il a du sens concernant les impacts santé cependant il faut le compléter par un indicateur pour prendre en compte les pics de bruit.

Quant au maintien d'un indicateur global de type moyenne de bruit, il semble que la Mission préférerait les indicateurs européens, le Lden (dans sa décomposition, jour, soirée et nuit) et le Lnight, d'une part parce qu'il s'agit d'indicateurs reconnus au niveau européen et d'autre part parce que ses calculs incluent une surpondération pour la soirée et la nuit, les bruits étant plus fortement ressentis et gênants sur ces périodes et plus émergents quand le bruit du jour se réduit.

- La Mission a cherché, sans succès apparemment, à ce que les mesures CEREMA soient restituées avec les indicateurs européens. Les représentants de SEA ont précisé que des relevés de contrôle réalisés (à titre privé) sur 3 bâtis en Vienne par la société Gantha ont fait l'objet des restitutions avec les indicateurs européens Lden (montrant ainsi la faisabilité d'une telle restitution).

Les associations soulignent à la Mission la difficulté qu'elles ont pour obtenir des informations de la part de ERE et/ou LISEA, renseignements non confidentiels pourtant primordiaux pour la défense des intérêts des riverains.

- Pour l'indicateur complémentaire représentatif des pics de bruit, la Mission semble s'orienter vers le LAmax. Ce qui, d'ailleurs, avait été préconisé par la Ministre dans sa lettre de mission.
- La Mission a demandé pour chaque LGV une étude pour reporter sur des cartes les courbes isophones avec les valeurs de LAmax (elle dispose des courbes isophones avec les valeurs du LAéq jour). Les courbes avec les valeurs du LAmax devraient montrer des différences significatives. Cependant du fait de différences de méthodologie dans les études acoustiques une telle étude serait possible sur LGVBPL mais pas sur LGVSEA. (!) ; ce travail va donc être réalisé sur LGVBPL et devrait être rendu à la Mission pour le 19 Novembre, ce qui aura une incidence sur la date du rapport.
- Concernant les critères pour identifier « les situations le plus difficiles », les associations ont pu comprendre que, dans l'esprit de la Mission, les critères LAéq (ou équivalents européens) et LAmax

seraient déterminants, voire suffisants pour identifier « les situations les plus difficiles » (terme utilisé par la Mission). Cela pose néanmoins la question : comment va-t-on procéder sur LGVSEA si les cartes avec les courbes isophones avec LAMax ne peuvent pas être constituées ?

A noter que les autres critères, « présélectionnés » par la Mission et annoncés lors des réunions en Préfectures, il ne semble plus en être question : nombre de passages, vitesse, visibilité sur l'infrastructure et les TGV, priorité à l'habitation principale, la co-exposition (autoroute, fer, avion). Hormis bien entendu le critère coût qui sera déterminant au moment du nombre de « situation difficiles »

- A la question de la hiérarchisation des critères, chaque critère n'ayant pas le même poids, la Mission a précisé que le critère « niveau de bruit » (indicateur moyenné plus indicateur type LAMax) allait permettre d'englober pratiquement tous les autres. Ce critère est considéré comme pouvant s'appliquer à tout le monde et à toutes les situations.
- Au sujet des compensations des préjudices, notamment les dépréciations des biens la Mission précise que les compensations, ce n'est pas son affaire, son affaire, c'est la réduction des nuisances. Si des possibilités de rachat d'habitations ont été évoquées, cela ne concernera que de très rares cas exceptionnels.
- Lors des rencontres dans les Départements, la Mission avait indiqué conduire une mission de médiation entre toutes les parties prenantes (l'Etat, la SNCF, les Constructeurs (ERE, LISEA), les Collectivités territoriales, les Communes, les riverains et leurs associations). La délégation a demandé comment et quand la médiation se déroulera. La mission convient qu'il ne s'agit pas vraiment d'une médiation au sens propre du terme ; elle rencontre les différentes parties prenantes ; à l'issue de ces rencontres et de son travail de recherche et analyse, elle va formuler des propositions pour des mesures de réduction des nuisances sonores et des recommandations pour l'évolution de la réglementation mais elle n'est pas chargée de la mise en œuvre.
- Les associations évoquent et interrogent la mission sur la transposition au 31 Décembre prochain et la mise en œuvre au 1er Janvier 2019 des CNOSOSS-EU (Common Noise Assessment Methods, méthodes communes d'évaluation du bruit dans l'environnement)

La réponse de la Mission est pour le moins évasive, évoquant plutôt la possibilité laissée aux Etats de se différencier sur la façon de traiter les problèmes de bruit. La Mission indique que d'une manière générale la France est à l'heure pour les transpositions mais par contre très en retard sur la réalisation des cartes de bruit et la mise en œuvre des plans de réduction du bruit.

En fin de réunion, les associations insistent et relèvent que cette Mission intervient à un moment crucial, quasi-historique, après la répétition sur nos LGV des problématiques relevées sur les LGV antérieures, après les rapports de l'Autorité Environnementale et du CGEDD (Octobre 2017) avec des constats et des recommandations précises, après les nombreuses études (dont celle de l'OMS) sur les impacts et coûts socio-économiques du bruit, après la saisine du Législateur sur ces questions (article 36 de la loi ferroviaire). Il y a là sans doute une occasion unique (un alignement de planètes favorable) pour faire avancer la prise en compte d'un problème d'intérêt général au plan national.

Rédacteurs : les membres de la délégation