



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

Le 5 mars 2018

à
Monsieur Emmanuel MACRON
Président de La République
57 rue du Faubourg Saint-Honoré
75008 Paris

Objet : nuisances LGV Bretagne Pays de La Loire

Monsieur Le Président,

Le 1er Juillet dernier, vous êtes venu à Rennes, en grand appareil, inaugurer le nouveau tronçon à grande vitesse Connerré – Rennes de la ligne SNCF Paris-Rennes. La fête fut magnifique : les mets les plus fins, les petits fours à volonté, le champagne coulant à flot réjouirent tous les convives et participants. Il y avait de quoi réjouir tout le monde de l'aboutissement d'un projet de presque 25 ans qui permettait de mettre Rennes à moins d' 1h30 de Paris et de rapprocher la Bretagne de l'Ile de France. Tout le monde ? Pas vraiment :

- tout d'abord les Maires des communes rurales traversées n'avaient pas été invités et pourtant l'essentiel du linéaire de cette LGV se situe en territoire rural ; tout au long du projet, des études au chantier, ces territoires ont été lourdement impactés et les Communes et leurs Maires constamment sollicités ; il est vrai qu'en toute dernière minute, on a essayé de rattraper cette bévue, certains diront cette marque d'incivilité ou de mépris, mais peu de Maires ont répondu présents ; cet épisode nous a choqués, nous les Habitants et Riverains de la LGV, car les Maires sont les premiers Elu-e-s de proximité, nos Elu-e-s qui ont la confiance de leurs Administré-e-s pour les représenter ; cet « oubli » faisait sens mais mauvais sens ;
- ensuite que ce soit ce jour-là et d'ailleurs les jours et semaines suivant la mise en service, personne n'a jamais eu l'idée d'une question bien simple : la LGV traverse des territoires ruraux, des habitants y vivent souvent depuis fort longtemps, dans un cadre et avec une qualité de vie donnés, comment ces habitants ont-ils vécu et vivent-ils les impacts sur leur cadre et qualité de vie ? Vous avez sans doute posé la question, mais on vous a certainement rassuré : tout avait été bien conçu, bien calculé, bien réalisé, tout était conforme à la réglementation et aux normes et le constructeur allait le démontrer. D'ailleurs encore à ce jour, personne n'est venu sur le terrain à la rencontre de ces Riverains et des associations qui les représentent !

Comment les Riverains vivent-ils depuis la mise en service le 2 Juillet 2017 ?

Mal, Monsieur Le Président !

Après avoir subi les cinq ans de galère du chantier de la LGV, les dispositifs de protection nettement insuffisants nous exposent à des nuisances de bruit importantes qui perturbent notre existence au quotidien et notre sommeil et dégradent notre qualité de vie. De plus nos biens s'en trouvent dévalorisés et nous payons toujours nos impôts locaux sur des bases maintenant surévaluées.

Les Elu-e-s de nos Communes, les Riverains et les associations qui les représentent ont mené de nombreuses démarches pour remédier à ces désordres en direction de ERE, de la SNCF, des Préfectures ; de nombreux Elu-e-s à tous les échelons sont intervenus également en appui et relais des revendications des

Riverains. Mais rien de concret ne se dessine, il faut attendre, toujours attendre les résultats de la campagne de mesures menée par le CEREMA dans l'intérêt exclusif de ERE et qui se déroule dans des conditions telles que les résultats sont connus d'avance : tout sera conforme et pourtant les nuisances et la gêne sont là, à un niveau insupportable et inadmissible.

Tous nos interlocuteurs : ERE, SNCF mais aussi les Représentants de l'Etat, les Elu-e-s des grandes Collectivités qui ont participé aux décisions et au financement nous renvoient tous aux mêmes arguments répétés à l'envi comme des éléments de langage concertés : nous avons respecté le cahier des charges donc on ne peut rien nous reprocher, ou bien, nous avons élaboré le cahier des charges en fonction de la réglementation considérée comme limitative et indépassable donc nous ne sommes pas responsables, ou bien encore, certes nous reconnaissons des problèmes mais attendons les résultats des mesures dont tout un chacun sait ce qu'ils seront, ou enfin, le meilleur : les mesures permettront d'objectiver la réalité des nuisances subies par les Riverains à-contrario de leur perception forcément subjective et non représentative.

Mais qu'entend-on précisément derrière ce terme d'objectivation ? S'agit-il du subterfuge statistique avec le calcul en moyenne de bruit sur les deux périodes longues qu'est le Laeq T 6h00 – 22 h00 et 22h00 – 6h00 où l'on mélange allègrement « les torchons et les serviettes » en faisant un amalgame entre deux natures de bruit totalement différents à savoir le bruit de fond habituel dans lequel vivent les Riverains en campagne et le bruit totalement exogène à ce milieu, soudain et brutal, des rames de TGV quarante, cinquante fois, quatre-vingt-dix fois ou cent fois sur certains tronçons, demain beaucoup plus avec le développement promis du trafic et la mise en concurrence ? Le caractère inapproprié et incompréhensible de cette méthode de calcul que l'on nous présente comme seule représentative de la gêne et des nuisances subies est démontré dans une présentation de Réseau Ferré de France apportée au débat sur le projet de la LGV Bordeaux-Toulouse en 2005 dont nous joignons deux planches en annexe où l'on voit qu'un merlon de protection acoustique apporte une atténuation du bruit entre 7 et 8 dB(A) à 150 mètres de la LGV mais qu'à cette même distance, le calcul en moyenne, conforme à la réglementation, apporte une atténuation, évidemment fictive, d'environ 29 dB(A) ; ce subterfuge est incompréhensible et totalement inacceptable pour les Riverains ; la réalité de ce que nous percevons, c'est quarante, cinquante fois, quatre-vingt-dix fois ou cent fois le bruit instantané au passage de chaque TGV avec bien sûr des variations selon le type de rame, simple ou double, duplex, les conditions météorologiques, le sens de circulation, la topographie des lieux, la présence ou non de dispositifs de protection, ... et c'est ce bruit avec son profil bien particulier qui est représentatif des nuisances et de la gêne subies.

Nous, nous le disons et argumentons à notre façon mais plusieurs organismes officiels le disent d'une autre manière, ainsi :

- la Directive Européenne numéro 2002/49/CE qui, outre les indicateurs standards, donne la possibilité aux Etats Membres d'utiliser des indicateurs de bruit supplémentaires pour des cas particuliers, tels que ceux énumérés à l'annexe I, point 3.

Annexe 1, indicateurs de bruit, paragraphe 3. Indicateurs de bruit supplémentaires,

« Dans certains cas, en plus des Lden et Lnight, et s'il y a lieu, de Lday et Levening, il peut se révéler utile d'utiliser des indicateurs de bruit spéciaux et des valeurs limites correspondantes. »

On cite ensuite des cas d'exemples, non limitatifs, avec « zones calmes en rase campagne » et aussi « le bruit comportant des composantes à tonalité marquée, le bruit à caractère impulsionnel ».

Dès lors pourquoi prévoir des indicateurs de bruit supplémentaires si ce n'est pour rendre compte d'une réalité que les indicateurs standards ne peuvent pas restituer ? Et pour mémoire, la quasi-totalité du linéaire se situe en zone calme de rase campagne.

- La note du 8 Juillet 2015 de l'Autorité Environnementale, Autorité de l'Etat, dépendant du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire ; cette note publiée au vu des nombreux retours d'expérience de projets antérieurs, fait plusieurs recommandations dont :
 - **Prendre en compte non seulement le bruit moyen mais aussi les émergences avec ce constat :** « la question des bruits émergents ponctuels mérite donc, chaque fois que la situation se présente, des développements spécifiques du fait de leurs effets potentiellement importants alors même qu'il est impossible de les détecter en utilisant des indicateurs moyennés. ».

- **Inscrire la prise en compte du bruit dans la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) :** cette recommandation montre s'il en était besoin que jusqu'à présent la problématique du bruit ne relevait pas de cette séquence appliquée uniquement aux impacts faune, flore, paysage et « loi sur l'eau » mais pas aux Humains.
- Le récent rapport d'Octobre 2017 du CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) qui constate : « ce qui frappe ... c'est l'absence de consensus sur les définitions et sur la méthode. Il n'existe pas à ce jour d'indicateur de bruit qui fasse autorité. Le Lden paraît rallier le maximum de suffrages. Il n'en est pas moins jugé insuffisant pour rendre compte notamment des bruits émergents et impulsionsnels. »

Ainsi peut-on jouer de la vie des personnes sur des approximations d'experts et des modèles théoriques qui ne correspondent à aucune réalité dans le vécu des populations ? Et pourtant ce sont bien sur ces éléments éminemment fragiles que repose la réglementation que l'on nous oppose.

Ce même rapport du CGEDD reprend l'estimation, prudente, voire sous-estimée, du coût social annuel des pollutions sonores évaluées à 57 Md€ dont plus de 20 Md€ causés par les transports ; ces coûts et leurs causes sont bien quelque part avec des populations, personnes physiques, qui en sont victimes ? D'ailleurs ces chiffres ont été repris à son compte et donc au compte du Gouvernement par Madame La Secrétaire d'Etat, Madame Brune POIRSON, dans son message d'ouverture des huitièmes Assises de l'Environnement sonore le 27 Novembre dernier ; malheureusement nous constatons un fossé considérable entre un message très volontariste et la réalité du terrain, souligné d'ailleurs depuis par la Commission Européenne dans son interpellation aux Autorités françaises.

Si, bien évidemment, une grosse part de ces coûts et sources sont attribuables à des infrastructures et équipements anciens, pourquoi l'Etat, plutôt que d'intervenir après coup, n'a-t-il pas pris soin de ne pas en rajouter sur des infrastructures neuves et des équipements récents, ce qui est manifestement le cas avec les deux LGV, BPL et SEA, et de faire en sorte que les dispositifs de protection réellement efficaces soient étudiés et mis en œuvre dès le départ ? Or nous constatons que la réglementation à laquelle on nous renvoie date du 8 Novembre 1999 comme si la Directive 2002/49/CE n'avait rien apporté qui n'ait été déjà pris en compte, comme si les constats, réflexions, recherches intervenus depuis ne devaient rien changer, comme si il n'y avait rien à retenir des retours d'expérience des précédentes LGV qui, toutes, ont donné lieu aux mêmes constats, plaintes et souffrances des habitants riverains qui, outre la dégradation de leur vie au quotidien, doivent entreprendre des procédures contentieuses onéreuses, incertaines et très longues pour préserver la valeur de leur patrimoine, fruit de leur travail ; ces habitants, présents dans les territoires traversés bien avant ces infrastructures, n'ont rien demandé et ne sont pas la cause de ces dépréciations ; pourquoi est-ce à eux de prouver le préjudice subi ? Pour mémoire, dans le rapport cité ci-dessus du CGEDD, dans les 20 Md€ de coûts du bruit attribués aux transports, 7,1 Md€ sont affectés aux pertes de valeur immobilière (pages 14 et 19 du rapport) ; ces pertes de valeur sont bien quelque part et concernent des biens physiques ?

Nous nous adressons à vous, Monsieur Le Président, car depuis la mise en service le 2 Juillet, huit mois se sont écoulés au cours desquels nous avons multiplié les alertes en direction de tous les Acteurs concernés pour des réponses et retours absolument insuffisants et pas du tout à la hauteur des problèmes relevés et des attentes des populations impactées, en particulier en terme de mesures concrètes. La plupart de ces réponses restent dans le registre compassionnel, reprenant les éléments de langage maintenant bien rodés, notamment sur la nécessité d'attendre, toujours attendre, les résultats des mesures qui vont permettre d'objectiver la réalité du bruit (voir ci-dessus) ; les plus élaborées apportent de timides ouvertures mais qui n'en restent à ce jour que dans la déclaration d'intention ; ainsi :

- des propos de Monsieur Le Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire rapportés par la presse lors d'une visite en Sarthe le 8 Janvier dernier :

« Si on regarde sur un bruit moyen, peut-être que le cahier des charges a été respecté. Mais pour moi, le ressenti fait foi. Quand on m'explique qu'on a le sentiment d'avoir un avion à réaction dans sa salle à manger, je pense qu'on ne me le dit pas pour le plaisir. Il y a une évaluation qui est en train d'être faite. J'attends le rapport et après on va voir ce qu'on peut faire et mettre chacun

devant ses responsabilités. »

Bel exemple de déclaration d'intention qui n'engage à pas grand chose : le Ministre d'Etat nous dit qu'il comprend et fait foi aux plaintes des Riverains mais pour le reste il attend le rapport et va voir ce qu'on peut faire Deux mois plus tard, toujours rien alors que les résultats des mesures, s'ils n'ont pas été restitués à la population, sont parfaitement connus des Autorités, avec un nombre des mesures effectuées qui dépasse largement le simple échantillon.

- Des réponses du 30 Novembre 2017 et du 3 Janvier dernier de Madame Elisabeth BORNE, Ministre des Transports qui indiquent :

« ... il faudra sans doute aussi compléter les mesures en cours par une vérification des pics sonores enregistrés. S'ils s'avéraient excessivement pénalisants pour les riverains de l'infrastructure et que ni les réglementations existantes ni les obligations des concessionnaires ne le permettaient, il faudra dès lors trouver le cadre adapté pour traiter cette situation. Il faudra alors examiner avec toutes les parties prenantes les réponses qui peuvent être apportées. Le Gouvernement est favorable à ce que le fonds de solidarité territoriale de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire soit mobilisé pour toute action visant à améliorer l'insertion environnementale de la nouvelle infrastructure en dehors de l'emprise ferroviaire et au-delà des obligations réglementaires qui s'imposent. » .

Ces réponses ont le mérite d'apporter des ouvertures en matière de prise en compte des pics de bruit mais c'est aussi celles qui posent le plus de questions :

- comment seraient pris en compte les pics de bruit ? Pour ce qu'ils seront mesurés, c'est-à-dire la valeur maximum au passage des trains ou après à nouveau de savants calculs de moyenne avec un effet de dilution ?
- Ces réponses sanctuarisent de façon inacceptable deux éléments qui sont au cœur des problèmes rapportés :
 - la réglementation existante dont nous ne pouvons que souligner à nouveau le caractère totalement inadapté au profil de bruit des TGV,
 - les travaux et dispositifs de protection tels qu' en l'état actuel puisque les solutions devraient être réalisées « en dehors de l'emprise ferroviaire »,
- par ailleurs l'outil support de ces actions, le Fonds de Solidarité Territoriale, semble, à notre connaissance, susciter l'opposition des Maires dans sa définition actuellement connue, car :
 - les fonds sont quasiment épuisés,
 - le FST ferait porter aux Communes la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage des travaux complémentaires,
 - il ferait supporter aux Communes une part importante des coûts sur leur budget propre donc à la charge des Administrés ; un comble !

Il n'est évidemment pas de notre responsabilité de trouver les voies et solutions mais ces réponses risquent de conduire à une impasse car elles créent d'emblée le maximum de contraintes et de difficultés pour justifier de ne rien faire ou de n'envisager que des solutions au rabais ?

- De même lors de notre rencontre avec le Directeur de projet LGVBPL et son Adjoint le 20 Février dernier, rencontre obtenue suite à plusieurs courriers adressés à Messieurs PEPY et JEANTET, nos interlocuteurs nous ont assuré que nous sommes entendus par les plus hautes Autorités de l'Etat ; il y a certes un décalage par rapport aux attentes mais les choses vont évoluer, ce qui manque toujours, c'est le cadre d'action qui n'est, à ce jour, pas défini pour concevoir et réaliser les solutions. Egalement ils nous ont assuré que l'objectif de la SNCF est de réussir l'intégration de la LGV dans les territoires traversés. Mais là aussi au-delà des assurances et déclaration d'intention, rien de concret.

Nous pointons également la responsabilité de l'Etat dans une situation qui confine au double langage quand

nous constatons l'écart entre des discours officiels très volontaristes de la part des plus hauts Responsables de l'Etat sur la nécessité de lutter contre le bruit et ses conséquences et le peu de moyens alloués et donc la modestie des réalisations ; le rapport du CGEDD cité ci-dessus le démontre à plusieurs reprises et le récent rappel à l'ordre de la Commission européenne le confirme également. Sur la question qui nous occupe des nuisances des dernières LGV mises en service et dont il est extravagant de constater qu'elles ont si peu profité des retours d'expérience des LGV antérieures en la matière, nous nous interrogeons sur la responsabilité de l'Etat, au-delà de la question de la réglementation inadaptée datant de 1999, dans la pression que les financeurs (L'Etat en donneur d'ordre au premier rang et les Collectivités territoriales qui participent au financement) mettent sur la SNCF pour faire au moindre coût : comme il n'est évidemment pas question et heureusement de faire des impasses sur la sécurité, nous pensons que les dispositifs de protection sonore, visuelle et anti-vibrations ont constitué une variable d'ajustement, à la fois pour tenir les coûts et pour tenir le bilan carbone ; clairement, comme nous l'avons déjà écrit à Monsieur PEPY et Monsieur JEANTET, nos constats sont que la SNCF a privilégié la performance et la vitesse au détriment de la maîtrise des émissions sonores. Ces choix, ajoutés aux contraintes drastiques de coût, ont conduit à un sous-investissement dans les protections au plus près de la source, écrans et merlons anti-bruit, dans lesquels nous constatons de nombreuses absences, insuffisances ou sous-dimensionnements.

De même, nous ne pouvons pas accepter d'être la variable d'ajustement dans la résolution des problèmes de la SNCF actuellement débattus. Comme nous l'avons déjà écrit aux Représentants de l'Etat, Madame et Messieurs les Préfets ainsi qu'aux plus hauts Responsables de la SNCF, la première violence et le premier désordre sont ceux qui résultent de la situation imposée aux Riverains sans perspectives d'amélioration. Des cas de détresse humaine ont déjà été signalés à l'ARS par certains Maires, préoccupés par la santé de leurs Administrés. Faudra-t-il aller sur les voies avec les riverains en colère et les risques que cela représente ? Faudra-t-il se comporter comme des bonnets rouges pour être entendus ? Il est manifeste que certains riverains particulièrement impactés sont prêts à des actions extrêmes.

Monsieur Le Président, depuis votre accession à la plus haute fonction de l'Etat, vous êtes connu pour déployer toute votre énergie à résoudre les problèmes de la France et des Français ; peut-être jugerez-vous que notre requête n'est pas au niveau de votre fonction mais nous avons aussi observé dans votre action que pour vous tous les problèmes comptent ; à ce stade, nous constatons que si les problèmes que nous remontons depuis plusieurs mois sont bien connus des divers acteurs concernés et en particulier des différents Services et Responsables de l'Etat, il manque une impulsion pour définir un cadre d'action qui parte de la réalité et du vécu des riverains et pour mettre en mouvement, sans attendre, toutes les parties prenantes. Nous comptons sur vous pour donner cette impulsion.

Dans cette attente,

nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la République, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Copie : Monsieur Edouard PHILIPPE, Premier Ministre

Contacts CRI :

Pour La Sarthe : @ : cri72.riverains-lgv@laposte.net tel. : 02 43 27 41 06
adresse postale : Les Grandes Haies 72550 Degré

Pour La Mayenne : @ : cri53.riverains-lgv@laposte.net tel. : 02 43 98 43 35
adresse postale : La Chataigneraie 53340 Préaux

Pour l'Ille et Vilaine : @ : cri35.riverains-lgv@orange.fr tel. : 02 99 96 66 10
adresse postale : Le Pot de Vinière 35370 Etreilles