

à
Monsieur Guillaume PEPY
Président du Directoire de SNCF
Président Directeur Général SNCF Mobilités
2 Place aux Etoiles
93200 SAINT DENIS

Objet : nuisances LGV Bretagne Pays de La LOIRE

Monsieur Le Président,

En suite de notre précédent courrier du 28 Novembre 2017, nous avons reçu une réponse, en date du 3 Janvier dernier, de Monsieur Patrick LEWEURS, Directeur du projet LGV Bretagne Pays de la Loire. Depuis, un contact a été établi et un rendez-vous est pris pour le 20 Février prochain. Nous prenons acte de ce geste d'ouverture et vous en remercions.

Cependant en tant que représentants des Riverains de la LGV, nous attendons beaucoup de cette rencontre pour apporter à ceux-ci des perspectives de solutions concrètes aux différents problèmes soulevés depuis plus de six mois sans réaction de votre part ; en effet notre courrier du 28 Novembre n'était pas le premier, il avait été précédé en particulier par notre courrier du 24 Octobre accompagnant la plateforme élaborée par les associations de notre Collectif ; nous vous la rappelons en copie ci-jointe. Si quelques éléments de cette plateforme datent, l'essentiel est toujours d'actualité.

La réponse de Monsieur LEWEURS nous renvoie sur la campagne de mesures en cours réalisées par le CEREMA. Nous tenons à revenir et insister sur les limites de cet exercice :

- cette campagne était une obligation du constructeur ERE ; la commande est celle de ERE et non celle de l'Etat ni de la SNCF,
- plusieurs Communes ont été « oubliées » et ERE a soigneusement tenu à l'écart les associations dans l'ensemble du processus et nous ne connaissons toujours pas les modalités ni le contenu des restitutions.

Ces éléments nous amènent à considérer que cette campagne est réalisée aux seuls intérêts de ERE pour lui permettre seulement de démontrer que la réglementation est respectée et ainsi se dédouaner et non pour rapporter objectivement la réalité des nuisances aux passages des TGV.

Or c'est précisément cette question de la juste mesure du bruit qui est au cœur du problème des nuisances sonores et vibratoires. Nous n'avons cessé, tout au long des études, puis du chantier et plus encore depuis la mise en service, d'affirmer que l'utilisation du seul indicateur en moyenne de bruit, le LAEQ T sur deux périodes longues, une de 16 heures, l'autre de 8 heures, donc avec un effet de dilution considérable, ne peut rendre compte de la réalité des nuisances subies par les Riverains. Ainsi la campagne de mesures a pour but unique de démontrer le respect de cette réglementation-là, ce dont personne ne doute tant le raisonnement et les calculs auxquels elle donne lieu permettent de travestir et d'effacer la réalité.

Vous nous direz que la SNCF n'est pas responsable d'établir la réglementation ; certes cependant nous y voyons la main et les actions de lobbying de la SNCF pour réduire ses obligations et contraintes.

Par ailleurs dans nos recherches, nous trouvons des exemples de différents dispositifs, sur les voies et sur les matériels roulants, qui permettent de réduire significativement les émissions sonores en direction des Riverains ; ainsi dans l'étude de la Direction générale des politiques internes du Parlement Européen de 2012, intitulée « Réduire la pollution sonore ferroviaire », les comparaisons sont rarement à l'avantage de la France et différents dispositifs décrits, comme des carénages de bas de caisse ou englobant la liaison pantographe / caténaire sont absents de tous vos TGV ; toutes les

Lignes à grande vitesse, passées ou plus récentes, ont été construites selon vos cahiers des charges ; de même vos matériels roulants ont été conçus et construits selon vos prescriptions. Nos conclusions sont que vous, la SNCF, avez privilégié la performance et la vitesse au détriment de la maîtrise des émissions sonores. Ces choix, ainsi que les retours d'expérience sur les infrastructures plus anciennes, auraient dû au moins vous conduire à investir plus fortement dans les protections au plus près de la source : écrans et merlons anti-bruit, et donc à l'imposer au travers de vos cahiers des charges or nous constatons de nombreuses absences, insuffisances ou sous-dimensionnements. Vous vous retranchez derrière la réglementation, et il est plus que probable que vous comme ERE pourrez sous peu, en résultat de la campagne de mesures en cours, vous prévaloir du respect formel de cette réglementation mais vous en connaissez parfaitement le caractère inadapté au profil singulier du bruit des TGV. Et vous nous présentez toujours cette réglementation comme indépassable mais il s'agit là aussi surtout de vos choix pour réduire vos coûts au détriment des Riverains. Rien ne vous empêchait de mieux dimensionner les dispositifs en longueur et en hauteur (avec des emprises, elles largement dimensionnées, ce n'était pas la place qui manquait), d'éviter les ruptures, de considérer particulièrement la rase campagne, préoccupation qui vous est totalement étrangère contrairement à la Directive de l'Europe sur le bruit ; rien ne vous empêchait d'utiliser des indicateurs de bruit complémentaires, comme le permet cette même Directive aux Etats Membres, pour mieux mesurer et appréhender les situations singulières comme le bruit des TGV.

Si, comme nous l'écrit Monsieur LEWEURS, vos équipes « demeurent mobilisées et restent à notre écoute », nous attendons de la rencontre du 20 Février prochain des résultats concrets sur les différents chapitres de notre plateforme du 14 Octobre :

- concernant les nuisances sonores et visuelles : un inventaire exhaustif de tous les sites à problèmes avec l'objectif de **parvenir à un diagnostic partagé pour conduire à une définition des dispositifs complémentaires nécessaires pour réduire significativement les nuisances ressenties** ;
- concernant les vibrations : la reconnaissance de ces phénomènes (il n'est pas acceptable que vous nous opposiez la carence de la réglementation) et une **mission d'expertise pour en améliorer la connaissance, évaluer les impacts potentiels à la fois sur les personnes et sur les bâtis, puis définir et mettre en œuvre les solutions pour les traiter** ;

Ces deux points relèvent du chapitre « Réduire » de la séquence Eviter, Réduire, Compenser.

- Concernant la dépréciation des biens, la compensation devra revêtir deux aspects : compenser ce qui n'aura pu être « réduit » au titre des actions définies ci-dessus et compenser les dépréciations résiduelles intrinsèques à l'effet de proximité de la LGV ; nous pensons que les compensations seront d'autant moins importantes et coûteuses que le maximum aura été fait en réduction.

Faute d'avancées concrètes à l'issue de la rencontre avec Monsieur LEWEURS, le risque nous paraît de plus en plus élevé d'actions de colère ou de désespoir ; vous devez donner des signes concrets de votre écoute et de votre volonté de résoudre les problèmes des Riverains. Nous vous rappelons que la première violence et le premier désordre sont ceux qui résultent de la situation imposée aux Riverains sans perspectives d'amélioration.

Dans cette attente,

Veuillez agréer, Monsieur le Président Directeur Général, l'expression de notre très haute considération.

Copie : Monsieur Patrick JEANTET