



RIVERAINS IMPACTÉS PAR LES NUISANCES LGV PARIS - RENNES

Préaux le 18 Août 2018

Plateforme des Associations de Riverains de la LGV Bretagne Pays de la Loire
Ille et Vilaine, Mayenne, Sarthe

Préambule

Depuis la mise en service de la nouvelle LGV Bretagne Pays de La Loire le 2 Juillet 2017, les Habitants Riverains subissent des nuisances de plusieurs natures, sonores, visuelles, vibratoires qui dégradent fortement leur cadre et qualité de vie et perturbent le quotidien de leur vie et leur sommeil ; de plus ces nuisances et la proximité de la LGV entraînent des dépréciations importantes des biens. Les craintes exprimées lors des séances d'essais se sont révélées bien en-dessous de la réalité vécue depuis la mise en service. Devant les plaintes et protestations des Riverains, les Préfectures ont organisé, à l'Automne 2017, des réunions des Comités de suivi ; celles-ci ont eu lieu dans les trois départements traversés par la LGV. A l'occasion de ces réunions, la réalité des nuisances de toutes natures subies par les Riverains a été reconnue par tous les Acteurs, notamment les Responsables politiques et les Elu-e-s à tous niveaux : Mairies, Départements, Régions, Parlementaires ; tous ont affirmé leur volonté d'oeuvrer à la recherche de solutions.

A l'issue de ces réunions, le lancement d'une campagne de mesures de bruit confiée au CEREMA, a été annoncé, ceci en avance de l'obligation faite aux Constructeurs, SNCF et ERE, pour la réalisation du bilan LOTI.

A ce moment-là, les associations de Riverains des trois départements s'étaient rencontrées le 14 Octobre à Préaux en Mayenne ; elles avaient partagé leurs constats, ainsi que leurs demandes et exigences, identiques sur tout le linéaire, qu'elles portaient et portent toujours au nom des Riverains avec l'appui des Elu-e-s et en particulier les Maires des communes traversées. Sans méconnaître certains sujets à problèmes comme la maîtrise de la végétation (chardons, ...), les dépôts non intégrés dans le paysage, les rétrocessions des terrains excédentaires, le devenir et l'entretien des délaissés, l'assèchement de certains puits,.... elles avaient choisi de **concentrer leurs efforts sur les deux problématiques majeures des nuisances sonores, visuelles, vibratoires et de la dépréciation des biens.** A cette fin, elles avaient élaboré et adopté une plateforme commune sur ces deux sujets.

Cependant depuis cette date, plusieurs faits importants sont intervenus :

- de nombreuses réunions d'information, manifestations organisées par les Associations ont permis l'expression publique des protestations et de la souffrance des Riverains ; en suite, de nombreux courriers ont été adressés aux Responsables à tous niveaux pour les sensibiliser aux nuisances vécues et leur demander d'agir ;
- les Elu-e-s, à tous niveaux et plus particulièrement les Parlementaires, ont relayé les constats et demandes en direction du Gouvernement et en particulier du Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire et de la Ministre des Transports,
- en retour les Ministres, par divers messages, courriers, réponses à des questions orales à l'Assemblée Nationale et au Sénat ont reconnu la réalité des problèmes soulevés, les insuffisances de la réglementation actuelle et la nécessité d'y apporter des réponses et solutions ; une première décision

concrète de La Ministre des Transports, Madame Elisabeth BORNE, a consisté en la mise en place d'une Mission de médiation entre toutes les parties concernées pour apporter des solutions concrètes et efficaces et dans un second temps faire des propositions pour faire évoluer la réglementation ;

- le Législateur, dans la récente loi pour un nouveau pacte ferroviaire, a fait obligation au Gouvernement de présenter dans un délai de cinq mois après la promulgation de la loi un « rapport présentant et analysant, notamment en termes de coûts, l'intégration d'indicateurs dits « événementiels » au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires et permettant de retranscrire l'exposition de la population à des sources de bruit présentant un caractère événementiel (pics de bruit) » ; cette obligation du Législateur, motivée par les situations vécues par les Riverains des deux nouvelles LGV, Bretagne Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique, porte une reconnaissance implicite des insuffisances et de l'inadéquation de la réglementation actuelle pour rendre compte de la réalité des nuisances et des préjudices subis ;
- Les Riverains et leurs Associations, las d'attendre des réponses à leurs questions, ont, avec leurs faibles moyens, élaboré des fiches d'inventaire des sites qui leur sont apparus les plus exposés.

Pour autant, plus d'un an après la mise en service, nous en sommes toujours aux études, analyses, déclarations d'intention qui repoussent toujours plus loin la perspective de solutions. Après les temps du déni (la réglementation actuelle est parfaite et suffisante, les Engagements de l'Etat ont apporté toutes les réponses nécessaires,), les temps du gain de temps et des réponses dilatoires (il faut faire des mesures pour « objectiver » les nuisances « en moyenne »), il serait insupportable pour les Riverains que la Mission CGEDD soit un nouveau « temps mort » d'attente et délai sans perspective réelle de solutions concrètes et efficaces pour réduire les nuisances et compenser les préjudices subis.

1- Nuisances sonores, visuelles et vibratoires

1-1 Les nuisances sonores

Concernant les **nuisances sonores**, la réalité vécue par les riverains montre que la **réglementation** derrière laquelle tous les acteurs se retranchent est **totalemtent inadaptée** puisqu'elle ne vise manifestement pas à protéger les populations mais à leur imposer des nuisances inacceptables. **Les populations ne comprennent ni n'acceptent cette logique de moyenne de bruit qui consiste à diluer les événements bruyants, le passage des TGV, dans le temps calme d'avant et le temps calme d'après** pour en conclure que le niveau de gêne est acceptable et donc doit être accepté.

Un facteur aggravant, spécifique à une partie du linéaire (de Laval à Connerré), est souligné par les Riverains sur ce linéaire, c'est le choix du Constructeur, validé par la SNCF, de réaliser le soubassement de la plateforme en grave bitume, beaucoup plus dur et rigide, favorable à l'amplification des ondes sonores.

Cependant **la réglementation n'a jamais constitué une limitation** ; ainsi en d'autres lieux et circonstances, des missions d'expertise ont été diligentées sur la LGV Méditerranée dans la Drôme, « faisant référence à une profonde incompréhension de la part des riverains quant aux nuisances phoniques » (énoncé de la mission) ; de même dans des contextes non ferroviaires avec le projet Harmonica Life, il a été possible de conduire une démarche innovante qui a permis d'élaborer un nouvel indicateur et de restituer les deux composantes du bruit, à savoir le niveau de bruit ambiant habituel et le niveau des événements bruyants, pour concevoir et réaliser des protections adaptées.

Par ailleurs, il existe les Directives Européennes sur le bruit, en particulier la Directive 2002/49/CE du 25 Juin 2002 ; si celle-ci raisonne, dans le cas général, sur les mêmes principes de moyenne de bruit, cependant corrigées en fonction des périodes dans les 24 heures, elle a laissé aux Etats-Membres la possibilité d'utiliser des indicateurs supplémentaires pour tenir compte de situations ou bruits singuliers ; l'Etat, en France, n'a jamais voulu transposer cette possibilité dans sa réglementation, pourtant antérieure à cette Directive, refus oh ! combien préjudiciable aux intérêts de ses Citoyens.

Egalement des Organismes relevant de l'Etat ont souligné et reconnu l'inadéquation de la réglementation

actuelle pour mesurer et rendre compte de la réalité de certaines situations, en particulier celles résultant des bruits ponctuels fortement émergents. Ainsi l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD, organisme qui relève du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire) dans sa note du 8 Juillet 2015 qui affirme : « **La question des bruits émergents ponctuels mérite donc des développements spécifiques du fait de leurs effets potentiellement importants alors même qu'il est impossible de les détecter en utilisant des indicateurs moyennés.** » et recommande encore « **d'inscrire pleinement la thématique du bruit dans la séquence « Eviter, Réduire, Compenser (ERC) »** ». Depuis la parution de cette note, le CGEDD a repris à son compte et validé les constats et les recommandations de l'AE dans son rapport No 011057-01 d'Octobre 2017 portant « Réflexion prospective sur une politique de réduction des nuisances sonores ». Il convient de préciser que la note de l'AE et le rapport du CGEDD font référence à l'analyse de 101 projets et réalisations depuis 2009 ; **les situations relevées et les conséquences sur les populations ne sont donc pas nouvelles.**

Aussi il convient de noter que, même avec le respect de la réglementation actuelle, donc en l'absence de faute, dans des contentieux portés par des Riverains de LGV nouvellement construites, la Justice a reconnu des préjudices anormaux et spéciaux et conclu à des indemnisations au profit de ces Riverains, ce qui impliquait l'inadéquation ou pour le moins une insuffisance de ces règles pour apporter les protections nécessaires.

La campagne de mesures du CEREMA qui s'est déroulée de Novembre à fin Mai avec la présentation des résultats lors des Comités de suivi en Juin dernier a démontré ce que nous disions et craignons : elle n'a été faite qu'aux intérêts des Constructeurs avec des mesures et analyses strictement et exclusivement ciblées sur la conformité à la réglementation actuelle dont tout le monde convient maintenant de son inadéquation à rendre compte de la réalité du vécu des Riverains. **Cette campagne s'est déroulée en prenant soin d'écarter les associations de Riverains.**

Les résultats ont fait l'objet de trois types de restitution :

- présentations générales lors des Comités de suivi en Préfecture ; seuls les quelques Représentants des associations de Riverains invités à ces Comités ont pu assister à ces présentations, qui ont été mises en ligne sur les sites Internet des Préfectures mais expurgées des cas concrets montrés en séance ;
- rapport de synthèse du CEREMA mis en ligne sur le site Internet de ERE, mise en ligne sans aucune information publique ;
- courriers individuels aux habitants chez qui les mesures ont été effectuées, courriers accompagnés d'une formule pour le moins ambiguë soulignant le caractère « personnel et confidentiel » des résultats communiqués, la responsabilité exclusive du destinataire de toute communication à des tiers. On aurait voulu dissuader les Riverains de s'organiser pour procéder à une analyse collective des résultats, qu'on ne s'y serait pas pris autrement ? Ainsi ERE persiste :
 - dans son comportement de déni :
 - déni du caractère d'intérêt général et collectif des problématiques soulevées,
 - déni du caractère représentatif des points de mesure pour les autres habitations en proximité du fait des restrictions imposées au nombre de points de contrôle,
 - et incidemment dans son refus de reconnaissance et de dialogue avec les associations de Riverains.

De plus toutes ces restitutions souffrent de plusieurs limites, en particulier :

- le caractère pour le moins succinct et opaque des explications accompagnant les fiches de résultats, compréhensibles uniquement par les initiés ;
- la référence à des documents de normes de l'AFNOR, documents à-priori nécessaires à la compréhension de la méthodologie et des résultats restitués ; or apparemment ces documents, s'ils sont d'ordre public, ne sont pas accessibles facilement et gratuitement. NB : les trois documents de normes référencés dans le rapport de synthèse du CEREMA (NF S 31-110, NF S 31-088, NF S 31-010/A1) dont deux sont d'application obligatoire coûtent 772,73€ TTC ou sont consultables uniquement et physiquement dans les délégations régionales de l'AFNOR : à Le Rheu dans la banlieue de Rennes pour la Région Bretagne et à Nantes pour la Région Pays de la Loire ;

- l'absence de restitution en réunions publiques ouvertes à toute la population, comme demandée par les associations et comme cela se pratique pour les restitutions sur la LGV Sud Europe Atlantique et ce malgré la réponse de Madame Elisabeth BORNE à la question orale de Monsieur Damien PICHEREAU, Député de La Sarthe, le 10 Juillet dernier :
« À ma demande, des réunions publiques sont organisées dans chaque territoire, pour partager les résultats de ces mesures, en associant les élus et la population. » ;
- l'absence de réponse à la demande des associations pour disposer du détail des mesures, en l'occurrence les mesures brutes seconde par seconde enregistrées par les sonomètres ; si le problème reconnu pour le bruit est le fait que : « l'évaluation en bruit moyen, notamment, ne traduit pas les pics, qui gênent les riverains » (Madame BORNE, dans sa réponse du 10 Juillet), il est légitime d'analyser les résultats sur ce qui pose problème : les émergences et pics de bruit ; or dans les fiches de résultat, le seul élément qui s'approche de cette problématique est la courbe d'évolution temporelle de l'enregistrement 24h ; NB : la représentation de cette courbe occupe, dans les fiches, 143 mm pour 24h00 soit un peu moins de 6 mm pour chaque heure ! Pour les associations, cette absence de réponse à notre demande s'assimile à un refus de nous communiquer les éléments indispensables à une analyse fine des phénomènes émergents ponctuels constitués par les passages des TGV.

De plus le CEREMA, dans son rapport de synthèse mis en ligne en toute discrétion sur le site de ERE, reconnaît : « Si le mesurage de bruit prend bien en compte l'ensemble des pics de bruit d'origine ferroviaire **sous forme d'équivalence énergétique acoustique**, l'évaluation de la gêne ressentie par les personnes exposées à ces derniers relève d'un autre type d'étude, hors champs de la réglementation appliquée ici ». Si nous soulignons les termes « **sous forme d'équivalence énergétique acoustique** », c'est bien pour insister sur le fait que la campagne, dans ses résultats, ne raisonne que moyennes de bruit et n'analyse, en aucune façon, les phénomènes émergents et pics de bruit avec leur intensité ni les situations des habitations face à la LGV qui expliqueraient l'importance et l'intensité de ces phénomènes, notamment au regard des dispositifs de protection réalisés.

1-2 Les nuisances visuelles

Concernant les **nuisances et la pollution visuelles**, celles-ci résultent des passages, intermittents, des TGV et bien plus de l'infrastructure en elle-même avec ses équipements et dispositifs avec une présence permanente dans le champ de vision des Riverains ; elles résultent aussi parfois de faibles distances entre les habitations et des dispositifs de protections avec un impression d'enfermement derrière des murs et d'effet de coupure dans une nature et un environnement autrefois ouverts.

Ces nuisances visuelles renforcent également l'effet psychologique et la gêne ressentie du fait des nuisances de bruit.

Des équipements connexes à la LGV ont renforcé cette pollution visuelle ; il s'agit des pylônes et antennes du système GSM-R (27 sur le linéaire) auxquels ont été rajoutés après coup 51 pylônes et leurs antennes des Opérateurs de téléphonie mobile pour apporter la 4G aux Usagers de la LGV. Ces derniers ont été installés le plus souvent sans concertation avec la population locale et parfois très proches d'habitations.

Le constat des Riverains et de leurs associations, c'est que les objectifs affirmés dans le dossier des Engagements de l'Etat, notamment :

« *L'intégration paysagère de la ligne se basera sur trois fondements :*

- *se rapprocher au mieux des composantes paysagères existantes ;*
- *respecter le paysage quotidien des habitants situés à proximité ;*
- *rechercher les possibilités de découverte des paysages traversés depuis le train. »*

ne sont pas tenus. Sur les deux premiers objectifs qui concernent les territoires traversés et les Riverains, des impasses manifestes ont des conséquences lourdes permanentes qui ne se résoudront pas avec le temps nécessaire à la pousse des végétaux plantés ici et là.

1-3 Les nuisances vibratoires et la pollution par les champs électromagnétiques

Concernant les problèmes de **vibrations** ressenties par des Riverains, cette problématique n'a été abordée dans le dossier des Engagements de l'Etat, que par l'éventualité de transmission par les sols or plusieurs Riverains ressentent des vibrations vraisemblablement dûes à une surpression sur l'air par les TGV à grande vitesse. De plusieurs échanges à ce sujet, il ressort que : « Le constat des gênes ressenties par l'effet de souffle ou de surpression lors des passages des trains ne figure pas parmi les critères » permettant d'établir le classement sonore de l'infrastructure (ERE) ; également il a été évoqué des « phénomènes complexes » (courrier Préfecture Ille et Vilaine). Lors de la campagne de mesures du CEREMA, les deux mesures de vibrations effectuées ne répondent pas du tout au constat des Riverains des effets sur les objets et les personnes des vibrations dûes à la surpression sur l'air de la pénétration des TGV à grande vitesse. Les mesures ont été effectuées pour mesurer les vibrations uniquement sur les bâtis puisque les capteurs étaient scellés à l'habitation ; de cette façon, ils ne pouvaient en rien mesurer de potentiels effets sur les objets et les personnes au passage des TGV.

Pourtant ces phénomènes existent puisqu'ils sont mentionnés dans l'exposition sur la grande vitesse et ses défis : « *Des améliorations encore à trouver*

Sans la forme aérodynamique, le TGV aurait besoin de moteurs plus puissants. Pour autant, on cherche à améliorer la forme du train. En effet la pénétration dans l'air et les frottements avec l'air augmentent fortement à grande vitesse.

Ils présentent de nombreux inconvénients :

- 1. Ils ralentissent le train et l'obligent à consommer plus d'énergie pour compenser la perte de vitesse,*
- 2. ils créent des tourbillons susceptibles de déplacer du ballast (les cailloux posés sur la voie pour la stabiliser),*
- 3. ils génèrent du bruit et des vibrations,**
- 4. ils engendrent d'importantes variations de pression quand la rame circule dans un passage souterrain.*

Ainsi les concepteurs et réalisateurs de cette exposition actent que la pénétration dans l'air et les frottements avec l'air **génèrent du bruit et des vibrations**.

De nombreux Riverains s'inquiètent aussi de la **pollution par les champs électromagnétiques** avec la proximité des fils de caténaires, de nombreux équipements électriques, des pylônes et antennes du système GSM-R auxquels se sont ajoutés les pylônes et antennes des Opérateurs de téléphonie mobile pour apporter la 4G aux Usagers des TGV. Un cas avéré a dû être traité dans une exploitation agricole. Ainsi qu'en est-il des habitations à proximité de la LGV et quelles conséquences pour les habitants de cette pollution moins visible et plus insidieuse?

2- Dépréciation des biens

La problématique de la dépréciation des biens, abordée avec force dans les trois Départements, n'a fait l'objet d'**aucune prise en considération de la part de la SNCF et de réponses pour le moins ambiguës et floues de la part des Autorités de l'Etat**. La seule réponse explicite à ce jour est venue de ERE, qui, tout en soulignant que cette question ne le concerne pas, précise que « le plaignant doit prouver en justice un préjudice anormal et spécial ». Cette **réponse est inacceptable, laissant les Riverains spoliés seuls face à des procédures judiciaires qu'ils ne sont pas en capacité de soutenir, pour la plupart d'entre eux**. De plus le **fait générateur de cette dévalorisation des biens n'incombe en aucune façon aux Particuliers qui la subissent mais à l'existence de la LGV** ; dès lors pour quelle raison la charge de la preuve leur incombe-t-elle ?

Les dépréciations des biens et l'importance de celles-ci sont l'effet conjugué de plusieurs facteurs qui interviennent différemment selon les lieux et biens : évidemment les nuisances sonores, visuelles, vibratoires qui affectent les bâtis et leurs habitants mais aussi la situation des biens par rapport à la LGV, leur localisation sur un territoire donné, les caractéristiques des biens, leur valeur intrinsèque et leur valeur de marché. Tous ces facteurs doivent être appréciés à leur juste mesure.

Par ailleurs, ont été relevées des **situations de gîtes ruraux** : outre la problématique de dépréciation des bâtis, la proximité de la LGV pénalise lourdement cette activité : les clients fuient à cause du bruit, insupportable ! Les pertes d'exploitation doivent être compensées.

3- Demandes des Associations de Riverains

Pour les Riverains et leurs associations, la Mission diligentée par Madame Elisabeth BORNE, Ministre des Transports, doit être efficace et apporter des résultats tangibles sur deux axes simultanés :

- par un travail sur le terrain pour étudier et réaliser des dispositifs de protection complémentaires puis engager une évaluation des dépréciations et préjudices résiduels pour les compenser ;
- pour une nécessaire évolution de la réglementation actuelle.

Pour apporter les solutions attendues aux problèmes exposés, les associations de Riverains demandent qu'un **cadre général d'action soit retenu**, à savoir celui de la séquence : **Eviter, Réduire, Compenser** tel que le recommande l'Autorité Environnementale, recommandation reprise et confirmée par le CGEDD.

Il n'est certes plus temps pour Eviter mais Réduire les nuisances sonores, visuelles et vibratoires est encore possible en de nombreux endroits et c'est la priorité pour les Riverains afin de leur permettre de retrouver un cadre et une qualité de vie moins perturbée.

Ensuite, il faudra évaluer les préjudices et dépréciations résiduels pour les compenser.

Pour analyser et caractériser les situations, les associations demandent d'utiliser plusieurs approches et critères :

- une description et définition de la situation par rapport à la LGV :
 - distance à la LGV,
 - face à un secteur en déblai/remblai/niveau terrain naturel ; la connaissance précise du profil en long de la LGV, à l'état fini, doit permettre de déterminer ce paramètre ;
 - présence/absence de dispositifs de protection, phonique, visuelle en appréciant l'efficacité réelle ou les insuffisances des dispositifs,
 - localisation côté Nord ou côté Sud de la LGV,

cette description ne doit pas être faite uniquement par rapport à l'usage des lieux à l'intérieur de l'habitation mais aussi aux extérieurs, fenêtres ouvertes, éventuellement sur terrasse, sur la pelouse ou dans le jardin ; **profiter de ses extérieurs est une composante normale et naturelle du cadre et de la qualité de vie** ;

l'analyse de situation doit se faire en tenant compte de l'antériorité en l'appréciant par rapport à la date de la Déclaration d'Utilité Publique ;

- les nuisances qui affectent le lieu et ses habitants :
 - les émergences et pics de bruit ; les mesures de la campagne CEREMA doivent pouvoir être utilisées pour les décrire ; si les limitations au nombre de points de contrôle ne permettent pas de couvrir tous les sites, nous préconisons d'utiliser les mesures effectuées en proximité pour extrapoler les valeurs pour le site analysé ; sauf cas particulier, il ne paraît pas souhaitable de lancer de nouvelles mesures, ce qui induirait des délais supplémentaires ;
 - les pollutions visuelles induites par l'infrastructure et ses équipements et par les TGV,
 - les phénomènes vibratoires ;
- le trafic actuel face au site ainsi que les projections à 20 ans et les impacts extrapolés en terme de nuisances,
- une valorisation du bien, ceci d'après des évaluations de la valeur de biens AVANT/APRES la LGV réalisées sur des échantillons représentatifs et prenant en compte la situation du bien, la valeur intrinsèque, la valeur de marché dans le lieu d'implantation.

Le travail d'inventaire des sites les plus exposés réalisés par les associations et déjà transmis depuis plusieurs mois permettra d'apporter des éléments utiles de description et d'analyse.

Sur la question du soubassement en grave-bitume sur une partie du linéaire, les associations demandent une expertise visant à déterminer les impacts de cette solution sur les émissions sonores et leur propagation.

L'objectif premier de tout ce travail est d'identifier la nécessité et la priorité pour la réalisation de dispositifs de protection complémentaires afin de réduire les nuisances. Ensuite il faudra analyser les possibilités et la faisabilité techniques de réalisation de tels dispositifs. Parmi ceux-ci, la priorité doit être mise sur les dispositifs de réduction à la source ; cependant, selon les cas, ils pourront consister en la prise en charge de travaux d'isolation acoustique sur les façades et ouvertures. **Tant que la problématique du bruit n'aura pas été résolue de manière satisfaisante, ceci par des dispositifs complémentaires de protection avec un effet significatif et à l'efficacité démontrée, nous demandons que la vitesse soit réduite à 250 km/h sur tout le linéaire.**

En ce qui concerne la dépréciation des biens, nous demandons à ce que celle-ci s'apprécie à l'état actuel des situations. La compensation doit consister :

- soit en une proposition de rachat à la valeur avant LGV ; une telle proposition devra être acceptée dans un délai fixé,
- soit en une compensation financière ; celle-ci doit être calculée en fonction des critères définis ci-dessus corrigée des améliorations apportées par les aménagements complémentaires en rappelant que la **demande forte et prioritaire des Riverains est bien d'obtenir des réductions des nuisances** ; ce doit être aussi l'objectif mais aussi l'intérêt des Constructeurs, de l'Etat et des Financeurs d'améliorer la qualité de vie des Riverains tout en réduisant le coût des compensations.

Pour les situations particulières des gîtes ruraux, outre la démarche décrite ci-dessus, les pertes d'exploitation dûes à la proximité de la LGV doivent être compensées ; une analyse précise de chaque cas devra permettre de conclure soit au maintien de l'activité, éventuellement avec des dispositifs de protection complémentaires, soit à une reconversion avec un accompagnement.

Concernant les phénomènes vibratoires dont se plaignent les Riverains, les associations demandent une **mission d'expertise particulière pour étudier ces phénomènes afin d'en améliorer la connaissance et d'évaluer les impacts potentiels à la fois sur les personnes et sur les bâtis** en s'inscrivant dans le long terme car avec des milliers de passages par an, qu'en sera-t-il sur le long terme avec le risque de fragilisation des bâtis ? Ces études devront rechercher et proposer des solutions pour éviter ou à défaut réduire ces phénomènes.

Concernant **l'amplitude horaire de circulation des TGV**, nous étions restés sur le fait qu'il n'y aurait de TGV de nuit (période 22h00 – 6h00) que dans plusieurs années ; or nous constatons d'ores et déjà une amplitude horaire plus importante avec des trains avant 6h00 et les derniers après minuit. **Au regard des impacts sur la qualité du sommeil, nous demandons que, sur cette période 22h00 – 6h00, la vitesse des TGV soit abaissée à 250 km/h de manière permanente sur l'ensemble du linéaire.**

En conséquence de la dépréciation des biens, il n'a jamais été répondu positivement à la demande des associations d'une révision des bases fiscales concernant les biens dépréciés, en renvoyant sur les commissions communales. Nous demandons à nouveau que l'Administration fiscale définisse des règles de révision identiques sur tout le linéaire et applicables automatiquement ; les pertes de recette fiscale pour les Collectivités territoriales, en particulier les Communes, doivent être compensées. En effet ce serait un comble que les Habitants contribuables des Communes traversées doivent supporter les effets induits de la présence de la LGV sur leur territoire soit sous forme d'augmentation d'impôts locaux soit sous forme de réduction de leurs moyens budgétaires pour faire face à leurs charges et missions.

Pour pouvoir remplir leur rôle de défense collective des intérêts des Riverains et d'accompagnement de ceux-ci dans leurs propres démarches, les associations demandent une mise à disposition de différentes informations (demandes plusieurs fois formulées) :

- le profil en long de la LGV, à l'état fini, dans les mêmes format et échelle que dans le dossier d'APS,
- les localisations et caractéristiques des dispositifs de protection :
 - pour les protections phoniques : pour chaque dispositif, localisation, longueur, hauteur sur rail

mesurée à au moins trois endroits, consistance, atténuation-efficacité du dispositif au passage des trains, c'est-à-dire atténuation sur les pics de bruit,

- pour les protections visuelles et dispositifs paysagers : localisation, objectif recherché, caractéristiques et consistance du dispositif, efficacité par rapport à l'objectif recherché, entretien et devenir du dispositif ;
- le détail des mesures du CEREMA avec pour chaque site les valeurs relevées seconde par seconde par le sonomètre ; de plus, nous demandons que la restitution des résultats soit accompagnée d'explications compréhensibles par tous et que des restitutions publiques accessibles à toute la population soient organisées à raison de deux ou trois par Département ;
- les données de trafic actuel et projeté à 20 ans sur les différents tronçons, entre Connerré et Rennes, sur le tronçon vers Sablé ainsi que sur les tronçons de raccordement et la virgule de Sablé avec les impacts calculés du fait de l'augmentation prévisible du trafic (obligation réglementaire) ;
- l'accès facile et gratuit pour les associations de Riverains aux documents de normes auxquels le CEREMA fait référence et qui, pour au moins deux d'entre eux, sont d'application obligatoire,
- le calcul et la restitution des résultats avec les indicateurs des Directives Européennes avec le détail sur les trois périodes de référence : Lday, Levening, Lnight.

En conclusion, les Associations insistent sur l'urgente nécessité d'une négociation impliquant l'Etat, les Constructeurs, SNCF et ERE, les Collectivités territoriales parties prenantes au protocole de financement, avec les Elu-e-s et les Associations de Riverains avec l'objectif de parvenir à un diagnostic partagé pour, dans un premier temps, conduire à des dispositifs de protection complémentaires nécessaires pour réduire significativement les nuisances ressenties puis, dans un second temps, définir un protocole d'indemnisation de la dépréciation résiduelle des biens.

Concernant l'évolution de la réglementation, la Mission du CGEDD doit faire, à la lumière de ses travaux, des propositions à Madame La Ministre des Transports. Le Gouvernement devra également répondre à l'obligation faite par le Législateur d'introduire dans cette réglementation des indicateurs de type « événementiel » permettant de retranscrire l'exposition des populations aux phénomènes de bruit émergents et pics de bruit. Les associations rappellent que cette possibilité était déjà ouverte par la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 Juin 2002. Les réflexions menées et l'analyse des insuffisances maintenant bien connues de la réglementation doivent déboucher sur une révision profonde et significative qui fasse **obligation aux Constructeurs d'infrastructures ferroviaires**, soit pour des créations soit pour des modifications significatives, de **réaliser des protections efficaces face aux phénomènes de bruit réels tels que perçus et ressentis par les Riverains**. Il semble qu'il est envisagé de traduire ces évolutions dans la future loi Mobilité. Les associations alertent dès maintenant sur les aléas potentiels de cette loi à la fois sur son calendrier, initialement prévu au premier semestre 2018, puis reporté, semble-t-il, à plusieurs reprises et sur son contenu.

Contacts : Les associations de Riverains sur les trois Départements traversés, tout en conservant leur identité propre ainsi que leur organisation actuelle au niveau local et départemental pour tous les contacts et actions de proximité avec les Riverains, les Mairies et les interlocuteurs habituels, notamment auprès de ERE, de la SNCF, de la presse et des médias, se sont constituées en un collectif pour échanger des informations sur l'évolution des différentes problématiques et pour élaborer et coordonner des actions communes. Ce collectif, dénommé Collectif pour la Représentation des Intérêts des Riverains de la LGV Bretagne Pays de la Loire (**CRI des Riverains**), a un point de contact par département avec une adresse mail et un numéro de téléphone.

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 Etrelles