

Rencontre SNCF avec le Collectif CRI 35 53 72 et des Elus de la Sarthe  
20 Février 2018 à 15h30 Mairie de Changé (53)

### Compte-rendu des Associations de Riverains

**Avertissement** : ce compte-rendu réalisé par les Associations du CRI représentées à cette rencontre n'engage que celles-ci. .

Participants :

SNCF :	Mr Patrick LEWEURS Mr Laurent DESVIGNES	Directeur du projet LGV Bretagne – Pays de la Loire Adjoint du Directeur de projet LGVBPL
Elus :	Mr Régis CERBELLE Mr Michel BRIFFAUT	Maire de Chantenay Villedieu Maire de Coulans sur Gée
CRI72 :	Mr François COROLLER Mr Roger LEGEAY	
CRI53 :	Mme Danièle JEGOU Mr Michel JEGOU	
CRI35 :	Mr Didier MARTIN Mr Edgard BLOT	

Après le tour de table des différents participants, Monsieur Didier MARTIN, à l'initiative de cette rencontre, remercie Monsieur LEWEURS et Monsieur DESVIGNES d'avoir accepté cette rencontre.

Le Collectif le CRI des Riverains ainsi que les Elus étaient en forte demande vis-à-vis de la SNCF qui s'était complètement retirée du dossier depuis la signature du contrat de Partenariat Public Privé avec ERE (Eiffage Rail Express) en Août 2011 et ce pendant toutes les études d'APD (Avant-Projet Détaillé) et la construction de la ligne.

Dès la mise en service le 2 Juillet 2017, les plaintes des Riverains ont afflué sur l'importance, inattendue, des nuisances sonores, visuelles et vibratoires ; de plus les Riverains constatent des dépréciations de leurs biens du fait de ces nuisances et de la proximité de la LGV.

Les Communes, qui ont été beaucoup sollicitées pendant tout le chantier, se sont senties flouées de cette situation qui ne correspond pas du tout aux discours rassurants qu'on leur a prodigué tout au long des études et du chantier.

La première question qui est posée, c'est pourquoi cette LGV est aussi bruyante et par qui et comment a été prononcée la réception de la ligne.

Les Riverains et les Communes traversées interpellent la SNCF car la LGV a été construite sur le cahier des charges élaboré par RFF, devenu SNCF Réseau, et ce sont exclusivement les TGV de la SNCF qui y circulent et occasionnent les différentes nuisances dont se plaignent les Riverains.

Les Représentants du Collectif font état en particulier de l'étude réalisée en 2012 au niveau du Parlement européen et qui décrit différents dispositifs de voies et sur les matériels roulants, dispositifs choisis dans certains pays et par d'autres Opérateurs et qui semblent apporter des réductions significatives des nuisances sonores. Pourquoi ces dispositifs n'ont-ils pas été retenus par la SNCF ?

Monsieur LEWEURS répond en indiquant tout d'abord que cette rencontre a été acceptée suite aux multiples interpellations en direction des différents niveaux de responsabilité de la SNCF, en particulier des Présidents, Monsieur PEPY et Monsieur JEANTET, venant de l'ensemble des Maires des Communes traversées, d'Elus départementaux et de Parlementaires, des Riverains et des Associations qui les

représentent. Les problèmes soulevés constituent un sujet complexe mais pas orphelin, ils sont connus et mobilisent les équipes de la SNCF ainsi que les différents Services de l'Etat.

Monsieur LEWEURS rappelle la campagne de mesures en cours, réalisée par le CEREMA, Organisme dépendant de l'Etat, selon une procédure très codifiée sur environ 140 points et dont la restitution se fera début Avril en toute transparence et sous l'autorité de l'Etat.

Tous les éléments des mesures seront mis à disposition y compris les émergences, c'est-à-dire les pics sonores au passage des TGV. L'objectif premier de cette campagne est de vérifier le respect de la loi, en l'occurrence l'Arrêté du 8 Novembre 1999 et les seuils sur les deux périodes diurne et nocturne ; si ce n'était pas le cas, des travaux complémentaires devront être réalisés par ERE.

Concernant les problèmes de vibrations relevés en certains endroits, bien qu'il n'existe aucune obligation réglementaire, ERE a accepté de faire des études avec un sismographe par département.

Concernant la LGV en elle-même, Monsieur LEWEURS affirme que cette infrastructure correspond à ce qui se fait de mieux en France ainsi qu'en Europe ; elle a été conçue et réalisée pour la grande vitesse à l'issue de 25 ans de discussions et d'études ; quant aux matériels roulants, il s'agit des TGV de modèles récents, Atlantique et duplex.

Dans la discussion qui s'ensuit, plusieurs points sont débattus :

- concernant la sous-couche de ballast en grave bitume, celle-ci est plus dure et génère plus de bruit. Mr LEWEURS explique que le cahier des charges laissait une certaine latitude de propositions aux pétitionnaires sur certains points ; ERE, qui a remporté le contrat, avait proposé cette solution pour le tronçon entre Laval et Le Mans ; il s'agissait d'une innovation qui a été acceptée par la SNCF. Les associations constatent ainsi que nous avons servi de sujet d'expérimentation. Cependant relativement aux conséquences en matière de bruit, Monsieur DESVIGNES indique qu'en soi ce n'est pas un problème puisque, ce qui comptera au final, ce seront les mesures de contrôle.
- les associations contestent le terme de « respect de la loi » avec sa connotation d'exigence limitative concernant l'arrêté du 8 Novembre 1999, avec l'indicateur Laeq T sur deux périodes longues comme seul représentatif des nuisances et gênes subies ; elles font valoir :
  - que cet arrêté est d'ordre réglementaire et ne constitue pas en soi une limite indépassable ;
  - que la Directive européenne sur le bruit de 2002 prévoit la possibilité donnée aux Etats membres d'utiliser des indicateurs complémentaires et des valeurs spécifiques pour rendre compte de situations particulières ; les associations affirment que le profil de bruit bien spécifique des TGV et la traversée, pour l'essentiel, de territoires de rase campagne sont bien constitutifs des situations particulières reconnues dans cette Directive ; elles s'étonnent que cette Directive, postérieure à l'arrêté de 1999 et censée mieux protéger les populations, n'ait entraîné aucune révision de l'arrêté en question ?
  - Que, dans une présentation d'origine RFF apportée au débat public pour le projet Bordeaux – Toulouse, on peut relever 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 ;

Aussi pour les associations de Riverains, la modification de la réglementation et en particulier de l'Arrêté du 8 Novembre 1999 ne peut pas être invoquée comme un préalable à la prise en compte des problèmes soulevés ; c'est tout de suite qu'il faut agir.

- Concernant le nombre de points de mesures pour les contrôles, les associations rappellent qu'au départ, il avait été annoncé qu'il y aurait des mesures de contrôle pour chaque habitation en proximité ; or il n'y a qu'un nombre réduit de points de contrôle et de plus des Communes entières ont été oubliées sans qu'il ait été possible de les rajouter. Les Représentants de la SNCF rappellent

la procédure suivie avec des simulations de bruit au stade des études d'APS (Avant-Projet Sommaire) puis à nouveau au stade APD (Avant-Projet Détaillé) sur le profil définitif pour identifier les points où il faut mettre des protections ; cette procédure est identique pour tous les projets d'infrastructure nouvelle ; les mesures, une fois l'ouvrage réalisé, ont pour but de vérifier que les calculs de simulation étaient justes et que les protections réalisées sont suffisantes au regard des obligations réglementaires. Monsieur DESVIGNES précise que les dispositifs de protection anti-bruit, merlons et murs écrans, sont indiqués en hauteur par rapport au niveau des rails.

- Plusieurs cas concrets sont présentés aux Représentants de la SNCF : protection en place mais écroulée et jamais remise en place depuis, absences de protection, trouées entre deux zones en déblais ou entre merlons, tronçon en Mayenne dans le secteur de La Cropte qui, au stade APS, devait être en déblai donc non visible et qui se retrouve au final en remblai, linéaire important en remblai sans protection ni plantations dans le secteur de Neuville, ... les cas relevés tout au long du linéaire sont très nombreux et sont révélateurs d'un problème plus global qui se rencontre également sur la nouvelle LGV Tours - Bordeaux ; certains cas peuvent paraître faciles à régler mais beaucoup d'autres seront beaucoup plus difficiles à traiter après coup, faute de les avoir pris en compte au moment des travaux ; plusieurs fiches descriptives de situations rencontrées, non exhaustives, ont été réalisées par les associations.
- Autre cas concret concernant les vibrations : une maison est située sur une veine de roche qui a été coupée lors des terrassements ; la conséquence : des vibrations dans l'habitation, quelle solution ? Il serait inadmissible de parier sur la lassitude des habitants de cette maison pour ne rien faire.
- Un autre cas encore avec des champs électromagnétiques : dans une exploitation agricole, la stabulation, trop proche de la LGV, a été détruite puis re-construite à environ 80 mètres de la LGV ; rapidement des problèmes sanitaires à une fréquence anormale sont apparus dans le troupeau de vaches (avortements, mammites, ...) en plus d'une difficulté à faire entrer les animaux dans les cornadis ; après examen, la présence de courants vagabonds a été établie dans les dispositifs en métal : cornadis, abreuvoirs, mangeoires ; le problème a été réglé par une mise à la terre de tous ces équipements. La question qui se pose alors : si des champs électromagnétiques provenant des caténaires de la LGV se sont propagés ainsi vers les équipements en métal de cette exploitation, qu'en est-il des habitations à proximité de la LGV qui peuvent aussi comporter des éléments en métal et quelles conséquences pour les habitants ?
- Sont signalés également des dysfonctionnement du téléphone fixe (en Mayenne), de la télévision une demande d'intervention auprès de l'ANFR (Agence Nationale des Fréquences) règle le problème ... pour quelques jours puis les dysfonctionnements surviennent à nouveau) ou de la WIFI.
- Sur le plan des effets sanitaires avérés, Monsieur le Maire de Coulans sur Gée, craignant des actes de désespoir, a dû faire des signalements à l'ARS.

De façon plus globale, les Elus et les Représentants des associations alertent la SNCF sur la gravité de la situation, sur les risques d'actes de violence ou de désespoir et sur l'urgence de solutions ; ils interrogent : qu'allez-vous faire en Avril lors des restitutions et que se passera-t-il si vous n'apportez pas de solutions concrètes ?

Monsieur LEWEURS assure 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, par contre le cadre n'est, à ce jour, pas défini pour concevoir et réaliser les solutions.

Effectivement plusieurs prises de position de Ministres semblent le confirmer :

- celle de Madame Elisabeth BORNE, Ministre des Transports, dans sa lettre du 3 Janvier :  
*« ... Il faudra alors examiner avec toutes les parties prenantes les réponses qui peuvent être apportées. Le Gouvernement est 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. » ;*

- celle de Monsieur Nicolas HULOT, Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, lors de sa 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. »*

Cependant depuis ces déclarations d'intention, les Riverains ne voient rien arriver de concret comme solutions.

Justement en attente de ces solutions, les associations interrogent sur la possibilité de réduire la vitesse à 250 km/h ; il s'agirait d'un signal fort en direction des populations et cette réduction marquerait une prise en considération concrète sans pour autant pénaliser très fortement le temps global du trajet. Les jours où la vitesse a dû être réduite pour des raisons climatiques (chutes de neige), les Riverains ont relevé des différences significatives en termes de bruit.

Monsieur LEWEURS rappelle que la commande de l'Etat et des Collectivités territoriales visait la très haute vitesse et les gains de temps, il lui semble difficile de revenir là-dessus, même temporairement.

Les Associations demandent que leur soit communiqué le profil de vitesse sur l'ensemble du linéaire.

Les Associations reviennent sur la procédure de réception-validation de l'infrastructure. Monsieur LEWEURS indique que la ligne reste sous maîtrise d'ouvrage de ERE jusqu'en 2036 et OPERE, une filiale d'Eiffage, en assurera la maintenance jusqu'à cette date.

C'est l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), Organisme indépendant, qui a délivré le 15 Mai 2017 l'autorisation de mise en exploitation commerciale (AMEC) valant réception de la ligne. La SNCF a vérifié pour sa part que l'ouvrage avait bien été réalisé selon les normes mais sans procéder à un examen détaillé.

Messieurs les Maires de Coulans sur Gée et Chantenay-Villedieu reviennent également sur les nombreux délaissés de terrain non remis en forme et laissés en friche ; en l'état, ceux-ci n'intéressent personne et représentent une charge que les Communes n'ont pas les moyens d'assumer.

Dans le prolongement de cette question, Monsieur LEWEURS fait un point sur les opérations de rétrocession des terrains excédentaires. Dans un premier temps la SNCF a conclu un contrat d'un an avec ERE pour s'occuper de ces restitutions ; environ 30% des terrains à vocation de restitution ont été vendus ; à l'issue du contrat, la SNCF a repris la main sur cette opération et continue de travailler avec les Opérateurs fonciers désignés au départ, cependant les actions semblent à l'arrêt.

Les échanges se sont poursuivis sur le volet compensation dans les séquences :

**Eviter** (qui n'est évidemment plus d'actualité),

**Réduire** (il reste beaucoup à faire, c'est tout l'objet des points vus précédemment),

**Compenser.** En effet si le maximum doit être fait d'abord en réduction des nuisances de toute sorte, il restera très certainement des sites où des solutions seront difficiles à mettre en œuvre ou le seront de façon insuffisante et par ailleurs la proximité de la LGV provoque des dépréciations des bâtis ; des compensations financières devront être prévues pour tous ces cas.

Les Associations rappellent le précédent de la LGV Méditerranée où le rachat des habitations dans une bande de 150 mètres de part et d'autre avait été possible, possibilité qui a toujours été refusée sur la LGVBPL.

Il est également rappelé la décision du Tribunal administratif de Besançon du 7 Février 2017, dans un contentieux l'opposant à un riverain de la LGV Rhin-Rhône, condamnant la SNCF pour le préjudice subi du fait de la perte de valeur vénale directement imputable aux nuisances sonores et visuelles occasionnées par cette LGV ; la SNCF n'a pas fait appel de cette décision aussi les associations considèrent que celle-ci doit faire jurisprudence et s'appliquer à la LGV Bretagne Pays de la Loire.

Les associations ont proposé une méthode d'évaluation dans leur plateforme du 14 Octobre, celle-ci est toujours d'actualité.

Monsieur Le Maire de Chantenay-Villedieu fait état de demandes de la part de ses Administrés pour des dégrèvements fiscaux justifiés par la dépréciation des biens ; interrogée à ce sujet, l'Administration fiscale renvoie sur les commissions communales. Les Associations rappellent qu'il s'agit d'une demande ancienne mais avec une définition préalable de règles identiques applicables dans toutes les Communes et avec une compensation de la perte de recettes pour les Communes.

En conclusion, **Monsieur LEWEURS assure que l'objectif de la SNCF est de réussir l'intégration de la LGV dans les territoires traversés** ; à cette fin, la SNCF souhaite la poursuite, sans extrémisme, du dialogue constructif entamé ce jour, avec tous les Maires, acteurs incontournables, et avec les Associations de Riverains.

A l'issue de la rencontre, les Représentants des associations participant à cette rencontre font part de leur impression d'avoir été entendus et que les Responsables de la SNCF sont, enfin, à l'écoute des problèmes des Riverains, cependant il faudra rapidement concrétiser pour que le message porté dans ce sens soit lui-même entendu.

Les fiches descriptives déjà réalisées des sites identifiés à problème sont remis aux Représentants de la SNCF ; les associations vont poursuivre leurs inventaires sur le terrain pour une remise complémentaire d'ici un mois.

Elles demandent à la SNCF de mettre les moyens avec au moins une équipe par département pour un examen attentif et une analyse précise des cas relevés pour lesquels elles se tiennent à disposition pour des visites de terrain, la plupart du temps nécessaires pour prendre la juste mesure de chaque situation.

Les associations précisent également qu'elles souhaitent avoir la SNCF comme interlocuteur sur tous les problèmes soulevés car elles refusent d'avoir à gérer la complexité supplémentaire résultant de la réalisation en PPP, choix qui ne leur incombe en aucune façon.

Il est également remis à Monsieur LEWEURS une copie de la note réalisée par le Collectif sur le LAeq T avec ses annexes en lui précisant que cette note a déjà été transmise à de nombreux Parlementaires avec l'objectif qu'elle soit remontée vers le Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire et la Ministre des Transports.

Monsieur DESVIGNES va transmettre à Monsieur MARTIN le profil de vitesse de référence pour la circulation des TGV ainsi que le profil en long au stade final de la réalisation.