

Réunion LGV à La Préfecture de Région
3 Octobre 2017 à 14h30

Compte-rendu réalisé par les Associations de Riverains représentées à la réunion.

La réunion est présidée par Monsieur Le Préfet en personne, Monsieur Christophe MIRMAND.

La participation est plus nombreuse que lors des réunions précédentes du Comité de suivi, en particulier, outre les Maires ou des Représentants des Communes, de nombreux Elus, Conseillers Départementaux, Vice-Président du Conseil Départemental, Elus Communauté de Communes sont présents.

Monsieur Le Préfet ouvre la séance à 14h35 en présentant l'objectif de la réunion : examiner le bilan environnemental de la LGV suite à la mise en service avec les réactions des Riverains via les associations de Riverains, les Maires, les Elu(e)s ; ces réactions vont conduire à anticiper la campagne de mesures.

La réunion s'inscrit dans la démarche, commune à La Sarthe et la Mayenne, pour prendre en compte la perception Riverains face aux nuisances de bruit de la centaine de trains qui passent sur la LGV.

Monsieur Le Préfet passe la parole à Monsieur POIVRE, de la DREAL, chargé du suivi des Engagements de l'Etat.

Monsieur POIVRE rappelle le cadre du respect des Engagements de l'Etat et affirme qu'après vérification l'Administration considère que l'ensemble de ces Engagements est tenu ; cependant, il reste un point de vigilance : les nuisances sonores pour lesquelles il rappelle qu'une obligation de résultats incombe au constructeur de la LGV, en l'occurrence ERE ; ce point va conduire à réaliser plus vite que prévu les campagnes de mesures.

NDR : il faut rappeler que pour l'Etat les Engagements sont tenus dès lors que ERE a satisfait à l'obligation , non pas de résultats,mais de moyens, c'est-à-dire que les dispositifs prévus aient été réalisés sans cependant en vérifier les caractéristiques ni l'efficacité ; d'ailleurs dans le dossier des EE, ceux-ci ont été formulés soit de manière très générale (partie : Engagements de portée générale) soit de façon générique, par exemple pour les protections acoustiques : il doit y avoir un dispositif de protection acoustique à tel ou tel endroit) ; en fin du chantier et à l'examen sur le terrain, on peut dire que cette formulation, très générale et générique, a laissé une très large marge d'appréciation à ERE.

Monsieur Le Préfet passe ensuite la parole à Monsieur LEGRAND, Président de ERE ; celui-ci rappelle que le bruit, induit par les infrastructures de transport, routières et ferroviaires, fait l'objet d'une réglementation spécifique avec des normes très précises qui ont été reprises dans le cahier des charges pour la construction de la LGV ; il se déclare très confiant du respect de ces normes par ERE qui va s'attacher à le démontrer de manière incontestable par des contrôles demandés au CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement), établissement public à caractère administratif créé le 1er Janvier 2014 par regroupement de onze entités du réseau scientifique et technique de l'Etat. ; si nécessaire des mesures correctrices seront apportées ; une centaine de points de contrôle est prévue, leur localisation sera arrêtée en concertation avec l'Association des Maires des Communes traversées et les Maires eux-mêmes.

Ensuite la réunion se poursuit avec deux présentations :

- la première avec une synthèse sur les notions et principes utilisés dans les études acoustiques (unité de mesure, fréquence, principe de propagation, effet de la distance, , du sol (absorbant, réfléchissant), effets météorologiques, indicateur de bruit (Laeq)) pour poursuivre sur la réglementation et les normes applicables au projet avec les niveaux maximum de 60 dB(A) en période de jour (6h00 – 22 H00) et de 55 dB(A) en période de nuit (22h00 – 6 H00), tout cela en moyenne de bruit sur ces deux périodes ;
- la seconde porte sur la méthodologie qui a été mise en œuvre dans le cadre du projet avec des calculs s'appuyant sur une modélisation intégrant le tracé, la signature sonore des TGV (la référence a été les TGV de modèle TGV Atlantique), le trafic à la mise en service avec une projection du trafic à 2040 ; ces éléments sont

utilisés dans un logiciel qui calcule la propagation et identifie les bâtis à protéger ; à partir de là des cartes de bruit ont été établies et les modalités de protection définies, en général au plus près de la source ; sur l'ensemble du linéaire de 182 km, les deux dispositifs de protection utilisés ont été les murs écrans pour 6687 mètres et les merlons acoustiques pour 22 kms auxquels s'ajoutent 31 kms de merlons paysagers.

Comme indiqué ci-dessus, le CEREMA a été sollicité pour effectuer les mesures de contrôle ; un agent de cet organisme explique les modalités d'exécution des contrôles : les points de mesure seront désignés en concertation avec les Maires et les Riverains concernés seront contactés par le CEREMA pour une prise de rendez-vous ; les mesures se feront avec des sonomètres professionnels, étalonnés ; les mesures devraient pouvoir commencer fin Octobre et s'étendront sur trois mois ce qui mène à fin Janvier ; il faudra ensuite du temps pour rédiger le rapport définitif ce qui conduit à Avril 2018 ; cependant des rapports intermédiaires sont prévus.

A ce point de la réunion, Monsieur Le Préfet ouvre la séquence de discussion et questions-réponses.

Un représentant d'association intervient pour montrer un graphique d'un enregistrement du bruit au passage d'un TGV, graphique qui montre bien le pic de bruit et le distingue du bruit ambiant avant et après ; il poursuit en citant un jugement dans un recours contentieux entre un Riverain et la SNCF sur la LGV Rhin-Rhône : le Tribunal reconnaît que la réglementation a été respectée mais que le niveau d'émergence du bruit au passage des TGV par rapport au niveau du bruit ambiant est trop élevé et constitue un préjudice qui donne droit à réparation.

Un autre représentant d'association intervient à son tour sur cette notion d'émergence ; il souligne qu'il avait cru discerner dans le courrier de convocation signé par Monsieur Le Préfet en personne, une ouverture par rapport à la doctrine officielle de la moyenne de bruit ; en effet ce courrier disait : » les engagements concernent en particulier le suivi régulier de l'émergence sonore et des vibrations ressenties par les riverains de la ligne » ; au vu des présentations faites, il n'en est malheureusement rien. Ce représentant poursuit en affirmant que ce principe de moyenne de bruit ne correspond à aucune perception par l'organisme d'un humain, il s'agit d'une supercherie qui consiste à diluer le pic de bruit au passage des TGV dans le temps calme d'avant et le temps calme d'après pour arriver à un déni de la réalité vécue dès lors qu'un certain seuil, en moyenne, n'est pas atteint, mais seuil qui lui n'est jamais perçu à sa valeur réelle. Il faut changer de logique ; deux précédents, déjà évoqués auprès de Monsieur Le Préfet lors de l'entrevue accordée le 28 Juin dernier, sont cités où avec la même réglementation, les acteurs en cause ont su dépasser celle-ci :

- sur la LGV Méditerranée (mise en service le 10 Juin 2001), plus précisément dans la Drôme, où suite à des protestations et manifestations, une mission d'expertise, diligentée par le Directeur des Transports Terrestres, a été confiée au Conseil Général des Ponts et Chaussées (NDR : cet organisme d'Etat est aujourd'hui fondu dans le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), rattaché au Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire) ; le rapport rendu en Août 2003 décrit des situations identiques à celles vécues par les Riverains de la LGVBPL et avait débouché sur la conception et réalisation de dispositifs de protection complémentaires ;
- le projet HARMONICA Life (partiellement financé par la Commission européenne) dans des situations de bruits urbains (en Ile de France et l'agglomération lyonnaise) les Acteurs en charge des problématiques de bruit ont conduit une démarche qui a abouti, dans un premier temps à élaborer un nouvel indicateur de bruit, l'indicateur HARMONICA, qui permet de restituer les deux éléments majeurs du bruit vécu, à savoir le bruit de fond ou bruit ambiant et les événements bruyants puis dans un second temps à concevoir et réaliser des protections efficaces.

Un troisième élément, plaidant en faveur de la prise en compte de l'émergence de bruit, est fourni par une note du 8 Juillet 2015 émanant de l'Autorité Environnementale (NDR : cette Autorité relève du CGEDD cité ci-dessus) qui, au-delà de l'application minimale de la réglementation, recommande :

- *de tenir compte des émergences et bruits singuliers, que les indicateurs moyennés auxquels la réglementation fait référence peinent à intégrer ;*
- *d'inscrire pleinement la thématique du bruit dans la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC).*

Dans la note des Associations envoyée à Monsieur Le Préfet le 26 Septembre dernier en préparation de la réunion, celles-ci ont demandé qu'à l'occasion de la prochaine campagne de mesures une démarche s'inspirant

de ces précédents et recommandations soit conduite pour trouver un terrain de dialogue possible visant à déboucher sur des solutions concrètes.

Monsieur Pierre MEHAIGNERIE, Maire de Vitré et Président de Vitré Communauté, intervient alors pour demander de rechercher des solutions effectives avec l'installation de dispositifs complémentaires ; il dit également avoir constaté beaucoup de parelles et chardons sur les terrains relevant de la responsabilité de ERE. Il poursuit en disant son sentiment d'avoir été trompé, il entend les riverains faire les constats suivants : nous avions la tranquillité, nous ne l'avons plus, nos habitations ont perdu 30 à 40% de leur valeur, notre sommeil est perturbé, et nous ressentons à notre égard un sentiment de mépris et nous sommes les laissés-pour-compte de la LGV ; Monsieur MEHAIGNERIE dit partager ces analyses, pourtant il a défendu le projet dans l'intérêt de toute la Bretagne, en particulier la pointe bretonne dans un esprit de solidarité ; aujourd'hui il constate qu'il y a moins de TER et qu'il y a des temps d'attente de 20 à 40 minutes, ce qui dissuade des entreprises de venir s'installer à Vitré ; il termine en réclamant des actions concrètes.

Un autre représentant d'association de riverains intervient à son tour pour souligner à nouveau que les normes appliquées ne sont pas adaptées à la réalité (« à quoi ça sert de mesurer le bruit quand les TGV ne passent pas ? ») ; sur les bases de ces normes, il n'est pas possible de se comprendre. Il signale également les problèmes de parelles et chardons ainsi que des perturbations dans la réception de la télévision.

Le problème de la dépréciation des biens est abordé par un précédent représentant d'association de riverains ; celui-ci fait référence à la note envoyée à Monsieur Le Préfet et expose un calcul, certes approximatif mais prudent, fait par les associations : en partant d'une estimation entre 800 et 1 000 habitations en proximité sur tout le linéaire, une valorisation moyenne entre 200 000 et 250 000€ et une dépréciation entre 20 et 25% (NDR : bien en-dessous des chiffres cités par Mr MEHAIGNERIE), on arrive à un montant entre 40 et 60 millions d'Euros pris dans patrimoine des riverains, ceci en plus de la partie des impôts qu'ils paient, normalement, en tant que contribuable et qui sert à financer la LGV, au niveau de l'Etat et des Collectivités territoriales. Cependant conscient du caractère trop approximatif du calcul, les associations ont proposé dans leur note qu'il soit procédé, avec l'aide des Communes, à un inventaire exhaustif des bâties dans différentes bandes de distance à la LGV avec une valorisation sans/avec la LGV sur un échantillonnage. Les différences obtenues par typologie et appliquées aux différents types de biens devraient permettre d'approcher de façon plus précise la réalité des dépréciations ; à partir de là, pour les riverains qui l'accepteraient une procédure de compensation amiable pourrait être envisagée, évitant les recours contentieux. Si rien n'est fait, cela signifie que l'Etat spéculé sur lassitude et la difficulté que représente pour beaucoup la complexité et le coût d'une procédure contentieuse.

Un autre représentant d'association de riverains poursuit pour rappeler qu'une telle procédure a été utilisée pour une ligne THT.

Monsieur MARTINS, Vice-Président du Conseil Départemental, intervient pour relever des défauts de cohérence entre les plans et la réalité sur le terrain.

Madame MORICE, Maire d'Etrelles et Présidente de l'association des Maires des Communes traversées intervient sur plusieurs points :

- elle précise que l'association qu'elle préside est une association des Communes et que celle-ci agit en relais des doléances de leurs administrés ; elle se distingue d'une association de riverains ; à chacun son rôle ;
- concernant ERE et pour avoir participé aux mêmes réunions en Sarthe et Mayenne, elle a constaté que les doléances sont les mêmes partout ;
- pour les points de contrôle, elle constate que rapportés aux doléances et au nombre de Communes (57), 100 points de mesure paraissent insuffisants, cela fait moins de deux par commune ;
- elle demande un travail de pédagogie envers les Riverains chez qui seront effectuées les mesures ;
- concernant d'éventuels aménagements supplémentaires, comme de nouveaux merlons, elle demande des solutions faisables, qui, en particulier, ne remettent pas en cause l'aménagement foncier réalisé, perspective refusé par l'ADE (Association des Exploitants) ;
- elle interroge sur les nuisances vibratoires pour lesquelles il n'existe rien dans la loi ;
- elle cite des cas de gîtes ruraux en proximité de la LGV : cette activité est lourdement pénalisée par cette proximité, les clients fuient à cause du bruit, insupportable.

Monsieur Le Préfet reprend la parole pour constater que la LGV suscite de nombreuses réactions, principalement à cause des nuisances sonores ; cependant il considère que, si celles-ci ne sont pas contestables, la LGV est un compromis entre les nuisances et l'intérêt général et qu'il faut faire la balance entre ces enjeux ; les mesures de compensation s'inscrivent dans un cadre, celui fixé par la réglementation ; avec la campagne de mesures, nous sommes dans une phase de recensement avec des enregistrements objectifs ; s'il s'avère que le nombre de points de mesure est insuffisant, on pourra l'augmenter un peu.

A cet instant, une question fuse de la salle : et la dépréciation des biens, que fait-on ?

Silence

On passe au problème des vibrations pour lesquelles Mr LEGRAND indique qu'il n'existe pas de réglementation ; il propose que si le passage des trains affecte des bâtis, un examen soit réalisé aux endroits signalés.

Le Président de l'ADE35 intervient pour dire que si des merlons supplémentaires devaient nécessiter de prendre à nouveau des terrains, l'ADE n'est pas d'accord ; une piste pourrait se trouver avec les terrains en cours de rétrocession. Il souligne lui aussi le problème des chardons.

Sur ce point de la maîtrise de la végétation et en particulier des chardons, ERE reconnaît ne pas avoir été bon mais précise qu'il n'est plus le seul responsable de l'entretien des terrains, certains étant maintenant à la charge des Communes. Un participant insiste : cela fait cinq ans que ERE est mauvais et dit tous les ans qu'il fera mieux l'année prochaine !

Monsieur Gérard LAHELLEC, Vice-Président à la Région Bretagne en charge des transports, intervient alors sur plusieurs points :

- il rappelle que la Région Bretagne est co-financeur de la LGV, à hauteur d'environ un tiers,
- il n'est pas insensible aux problèmes posés cependant l'utilité publique de cette infrastructure n'est pas remise en cause,
- nous sommes devant un problème objectif et difficile qu'il n'est pas question de nier mais pour lequel la solution ne peut pas se trouver en s'abritant derrière les normes et la réglementation actuelles ;
- la difficulté vient en particulier des seuils différents d'acceptabilité selon les endroits et de la diversité des sensibilités au problème de bruit ;
- une autre conséquence de la LGV, c'est la dépréciation des biens, là aussi un problème difficile aux limites des normes et de la réglementation,
- la Région veillera à ce que le contrat, tout le contrat, soit respecté par le constructeur,
- en éléments positifs, il retient la campagne de mesures en avance de phase et l'obligation de résultats ;
- pour lui, il faut faire des études mais celles-ci ne disent pas tout, elles sont un indicateur de connaissance, elles doivent servir à envisager l'avenir ;
- de son point de vue, pour trouver des solutions, il ne faut pas attendre que le législateur légifère à nouveau, il faut aller au-delà de la législation existante avec une perspective de chantiers nouveaux pour apporter des solutions mais ceux-ci auront un coût.

Madame SOCKATH, Conseillère départementale du canton de La Guerche de Bretagne intervient pour rajouter aux doléances deux problèmes qu'on lui a soumis : l'assèchement des puits et des mini-coupures d'électricité.

Madame MORICE reprend la parole pour rapporter que sur la question de l'acceptabilité, elle a pu constater, lors de réunions auxquelles elle a participé sur la LGV vers Bordeaux, que les mêmes problèmes se posent là-bas aussi avec cependant une particularité sur la LGVBPL, celle d'un habitat plus diffus.

Un représentant d'une association de Riverains insiste sur les limites des futures mesures : celles-ci vont être faites à l'avant du mur à deux mètres et fenêtres fermées ; il n'est pas question pour les Riverains de vivre calfeutrés dans leur maison ; en campagne les habitants vivent beaucoup dehors, les mesures qui vont être effectuées ne rendront pas compte des nuisances perçues en dehors des habitations.

Monsieur MEHAIGNERIE intervient une dernière fois pour insister sur la nécessité de trouver des

compensations financières.

Monsieur Le Préfet clôt la réunion à 16h25 en rappelant que des contacts vont être pris avec les Maires pour fixer les points de mesure et pour annoncer un nouveau rendez-vous début 2018 pour une première restitution des résultats.