

# COMITE TGV REACTION CITOYENNE

Siège : Centre socio-culturel 86440 MIGNE-AUXANCES

Tél 06 81 13 67 Site : <https://comitetgv.fr/>

## NOTE TECHNIQUE A L'ATTENTION DE LA MISSION DU CGEDD LGV SEA

### Complémentaire à la note liminaire

Réunion du 30 août 2018

En complément de la note liminaire, la présente note technique présente les différents éléments du dossier : constats, demandes et propositions du Comité TGV Réaction Citoyenne

Elle se décline en 4 chapitres :

- Le bruit
- Les vibrations
- La séquence E R C
- La dévalorisation des biens

#### 1 - Le bruit

##### 1.1 - Constats

Nous nous bornerons aux principales notions sans entrer dans les détails techniques qu'un spécialiste acousticien ou un organisme spécialisé (BruitParif par exemple [www.bruitparif.fr](http://www.bruitparif.fr)) pourront vous développer.

Mais il y a loin entre une valeur strictement mathématique et la notion de gêne ressentie par le riverain.

La législation actuelle a été le fruit d'un compromis entre les différents acteurs sur les efforts à fournir pour minimiser l'impact. Parmi les acteurs, les riverains des infrastructures ont-ils eu voix au chapitre ? A l'évidence, non.

Comment peut-on objectivement et intellectuellement soutenir qu'un bruit moyen est significatif d'une gêne ?

La réglementation tient-elle compte :

- ✓ Du bruit réel ? Non. Les relevés effectués par le Cerema fait état d'une différence de 25 à 30dB(A) entre LAMax et LAeq. C'est pourtant le seul audible, le seul affectant l'environnement du riverain, le seul l'obligeant à fermer ses fenêtres la nuit, le seul à interrompre une conversation, le seul....
- ✓ De l'effet surprise (soudaineté) ? Non. C'est pourtant ce phénomène qui pousse à interrompre une conversation, qui dérange, qui énerve, le seul qui.... Des relevés réalisés par la Sté Gantha en février 2018 pour le compte des communes de la Vienne font apparaître des niveaux d'émergence de 10 à 23dB (cf. Annexe 3)
- ✓ De la composante basse fréquence caractéristique des rames LGV ? Non. C'est pourtant cette caractéristique qui permet au son de traverser les murs

- ✓ Des effets sur la santé ? Non. C'est malheureusement un impact pernicieux qui par sa fréquence (il est prévu 140 rames par jour à horizon 2036) altère à long terme la santé (stress, maladies cardio-vasculaires que le bruit contribue à renforcer directement ou indirectement)
- ✓ De la double exposition route/fer ? Non. Et pourtant les riverains concernés subissent gravement ce préjudice

Le 15 mars 2005 puis lors de l'EUP, le Comité a soulevé les incohérences entre la réglementation française et les recommandations de la Directive 2002/49/CE (cf. annexe 2)

Malheureusement toutes ces funestes prévisions à partir du 2 juillet 2017 se sont trouvées confirmées par les plaintes des riverains.

Coséa a reçu un nombre « anormalement élevées de plaintes » selon les dires de cette société. Et que dire de celles reçues par le Comité, les associations ou les mairies.

Par quels moyens Liséa a-t-elle réagi ?

- ✓ En passant d'une centaine de relevés à 300.
- ✓ En effectuant des restitutions par commune ou groupe de communes mais en n'invitant que les maires et les riverains ayant fait l'objet d'un relevé.
- ✓ En présentant les fiches de relevés masquant les éléments primordiaux : le bruit réel (LAMax), la vitesse des rames (\*), prévision de bruit sur les mêmes bases de trafic que les dossiers de l'EUP. Ces « oublis ou arrangements avec la vérité » sont pourtant attendus par la population et les associations. (cf. Annexe 3).
- ✓ En ne communiquant pas aux associations les relevés sous prétexte de protéger la vie privée des riverains concernés. Pourtant dans le dossier APS ces mêmes fiches apparaissaient avec photos et adresses des habitations.

(\*) Constat du Président du Comité, sur 10 voyages entre Paris et Poitiers, pendant les périodes de relevés, les rames n'ont jamais dépassées 272 km/h entre Tours et Poitiers – et 296 entre Paris et Tours

## 1.2 - Les propositions « bruit » du Comité TGV Réaction Citoyenne

### 1.2.1 Les mesures immédiates :

Suite aux très nombreuses plaintes et à l'inadaptation de la réglementation « fer », le Comité demande que des mesures soient prises au-delà de la réglementation actuelle pour protéger les riverains des nuisances acoustiques

- Pour les habitations soumises au niveau de bruit proche des normes actuelles et en tenant compte des marges d'erreur des relevés
- Pour les habitations ayant « bénéficié » de protections (mur ou merlon) que lesdites protections soient améliorées (murs absorbants ou merlons reprofilés par exemple) ou double vitrage phonique
- Pour les maisons subissant des phénomènes de réverbération ou de d'effet couloir
- La mise en circulation uniquement des rames toute dernière génération en attendant la livraison des rames TGV (si leur signature acoustique est meilleure)
- La diminution de la signature acoustique des rames par tous moyens appropriés (carénage des jupes ou des pantographes)
- La diminution de la vitesse des rames à l'abord des habitations (quel que soit le nombre d'habitations)

## 1.2.2 La réglementation

Il existe 2 types d'indicateurs de bruit : les indicateurs « globaux » et les indicateurs « évènementiels »

### 1.2.2.1 - Les indicateurs globaux :

- Ce sont ceux actuellement pris en compte dans la réglementation française. Ce sont les indicateurs équivalents  $L_{eq,t}$  mais on sait, à l'expérience qu'ils ne sont pas significatifs de la gêne
- Les indicateurs fractiles qui expriment les niveaux sonores dépassés pendant un pourcentage de temps par rapport à la durée totale de la mesure. **Ce pourrait être un critère repris dans la réglementation car il se rapproche de la soudaineté (émergence).**
- Les indicateurs de la Directive  $L_{den}$ ,  $L_{day}$ ,  $L_{evening}$ ,  $L_{night}$ . **Ces indicateurs devraient être intégrés dans la réglementation**

### 1.2.2.2 - Les indicateurs évènementiels :

- $L_{AMax}$  qui est le niveau maximum
- SEL (ou LEA) qui intègre à la fois le niveau de bruit et la durée durant laquelle le bruit est présent. Il représente la même énergie acoustique que le son original perçu pendant une durée donnée. Il est proche du bruit réel et à ce titre **devrait être pris en compte dans la réglementation.**

Outre les indicateurs, le Comité propose que la commission **introduise la notion de double exposition**

## 2 – Les vibrations

De nombreux riverains se sont plaints à juste titre des vibrations.

A notre connaissance il n'existe pas de seuil réglementaire fixant des seuils aux niveaux vibratoires à ne pas dépasser au voisinage d'une voie ferrée.

Nous pouvons seulement noter que les estimations de l'exposition à des vibrations doivent respecter les normes ISO 2631-2

Certes il existe une circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement qui définit des seuils vibratoires maximum. Mais ceux-ci ne sont pas adaptés.

Le dossier d'EUP montre à l'évidence du peu de cas que le pétitionnaire a fait de l'impact des vibrations sur les habitants et le bâti.

N'a-t-il pas été répondu lors d'une réunion publique que ce sont les méthodes de constructions elles-mêmes qui sont en cause. Comment des constructeurs d'habitations de plus de 100 ans pouvaient prévoir la proximité d'une LGV ?

Cependant les effets négatifs tant sur l'homme (au même titre que le bruit) que sur le bâti est indiscutable.

## 2.1 - Les propositions « vibrations » du Comité TGV Réaction Citoyenne

Une réglementation sur les impacts vibratoires sur le bâti devrait être mise en place afin de donner un cadre strict et indiscutable.

## 3 – La Séquence E R C

La récente loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité de la nature et des paysages a apporté un renforcement des règles relatives à la séquence ERC

Cette séquence implique que tout projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le maître d'ouvrage est tenu d'éviter les impacts puis les réduire et en dernier recours de compenser les dommages.

A ce jour ce dispositif n'est applicable qu'à l'environnement.

Que d'erreurs, d'incompréhension, de litiges auraient été évités si la thématique du bruit dans la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC), avait été inscrite dans la réglementation !

L'homme ne mérite-t-il pas autant de sollicitude que la flore et la faune ? Lors de son audition au Sénat par la commission d'enquête sur la réalité des atteintes sur la biodiversité (19 janvier 2017), le Président du Comité s'en était ouvert malheureusement sans avoir d'écho favorable.

Il est vraisemblable que le projet aurait été différent de celui que nous connaissons aujourd'hui et qu'il aurait été socialement et humainement acceptable ce qui n'est pas le cas actuellement.

Il est évident que la mission actuelle de la commission du CGEDD n'aurait eu lieu d'être.

## 3.1 - Les propositions « ERC » du Comité TGV Réaction Citoyenne

Le Comité TGV Réaction Citoyenne demande d'**inscrire le bruit dans la séquence Eviter Réduire Compenser**

## 4- La dévalorisation des biens

Dès 2009 à la suite de nombreux entretiens avec le Préfet Coordonnateur du Projet un accord est intervenu pour qu'un droit au départ ou droit au remords soit accordé aux riverains

Cet accord acté a été maintes fois confirmé : compte rendu du comité de suivi du 16 / 06 / 2009 (cf. Annexe 5), lettre du Comité du 16 /05/ 2013 (cf. annexe 6) et réponse de la Préfecture du 9 /08 / 2013, lettre de Mme la Préfète Borne du 22/07/2013 (cf. Annexe 8).

De nombreux autres échanges avec la Préfecture de la Vienne attestent de cet accord sans que jamais la finalisation technique et juridique soit réalisée.

Le principe de compensation a été confirmé dans les courriers ci-joints il est donc inutile d'en reprendre les termes.

L'expérience acquise depuis l'ouverture de la ligne prouve, malheureusement de nouveau, l'exactitude des analyses du Comité.

De nombreux riverains désirant vendre leur bien se sont vus proposer des prix inférieurs de 30 à 40% à la valeur estimée. Pire certains n'ont eu aucun contact avec d'éventuels acquéreurs.

Ces riverains subissent ainsi la double peine : nuisance sonore + dépréciation des biens.

N'a-t-on pas dépensé des sommes bien supérieures pour compenser des atteintes à la biodiversité ? Cela est une évidence.

Le Comité dans une première approche avait proposé que les habitations situées à 150m des entrées en terre de part et d'autre de la ligne pourraient bénéficier de cet accord se référant à ce qui s'était pratiqué sur la LGV Méditerranée.

Au-delà des 150m. certains riverains subissent aussi des nuisances (phénomène de réverbération sonore dans les vallées par exemple). On peut néanmoins estimer qu'il n'est pas raisonnable de tenir pour nul le coût des nuisances sonores en dessous du seuil réglementaire alors même qu'immédiatement en-dessous de ce seuil la dépréciation est significative.

#### 4.1- Les propositions « dévalorisation » du Comité TGV Réaction Citoyenne

4.1.1 – Droit au départ : Le Comité demande **la finalisation de l'accord acté du « droit au départ (remords) »** qui s'appliquerait dans les 3 ans après la signature de l'accord.

4.1.2 – Dépréciation des biens hors bâtis « droit au départ » : Le Comité propose de déterminer **un pourcentage de dépréciation** par dB(A) par tranche de niveau de bruit.