



Le 29 Juillet 2019

Les Collectifs de Représentation des Intérêts
des Riverains Dpt : 35-53-72
de la LGV Bretagne Pays de La Loire

Le Comité TGV Réaction Citoyenne
des riverains Dpt : 16-17-33- 37-79-86
de la LGV Sud Europe Atlantique

Rapport de la Mission CGEDD
sur les LGV Bretagne Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique

ANALYSE, OBSERVATIONS ET DEMANDES DES ASSOCIATIONS DE RIVERAINS

SYNTHESE

Dans un communiqué de presse en date du 2 Mai dernier, Madame Elisabeth Borne, alors Ministre des Transports, a annoncé avoir reçu le rapport de la Mission du CGEDD, mission de médiation et d'expertise, qu'elle avait diligentée le 31 Mai 2018 et sa décision de mettre en œuvre, sans discussion ni concertation, les seules propositions et recommandations qui y sont formulées.

Les associations de riverains n'ont eu connaissance de la lettre de saisine de La Ministre que le 23 Octobre 2018 ; la Mission avait le double objectif d'analyser les situations qui motivaient les nombreuses plaintes des riverains en vue de proposer des aménagements susceptibles de réduire les nuisances perçues et de faire des propositions d'évolution de la réglementation.

Les associations avaient exprimé, dans un courrier en date du 12 Novembre, leurs motifs d'inquiétude devant les sujets d'étude et objectifs trop limités donnés à la mission et demandé :

- « Une **extension des objectifs et sujets de travaux** à l'ensemble des problématiques posées par les LGV : les nuisances, sonores bien sûr mais aussi visuelles et vibratoires, ainsi que la dépréciation des biens avec des objectifs d'abord de réduction des nuisances et ensuite de compensation des préjudices et dépréciations résiduels. » ;
- Des **éclaircissements sur la suite** du processus au-delà du rapport ;
- Des **évolutions significatives et efficaces de la réglementation** sur le bruit avec une prise en compte de la réalité vécue par les riverains au travers d'indicateurs réellement représentatifs.

Le rapport de la Mission ne fait que confirmer l'ensemble de nos craintes.

Les Vibrations : Certes, le problème des vibrations dues à la surpression sur l'air des TGV est pris en considération mais pour en dire que ces phénomènes sont mal connus et nécessitent des études complémentaires. Des mesures ont été effectuées sur la LGVSEA et restent à faire sur la LGVBPL. Dans cet état d'incertitude, un seuil de 0,16 mm/s de vitesse efficace a été retenu dont nous ne savons pas s'il permettra de résoudre ce problème, en particulier quelles solutions peuvent être mises en œuvre pour traiter ou au moins réduire ces vibrations ? En fait le problème ne paraît pas être pris vraiment au sérieux.

Les associations demandent que les relevés de niveau des vibrations soient complétés sur la LGV SEA et effectués sur la LGV BPL. Elles demandent des explications sur la méthodologie des mesures et sur les solutions mises en œuvre en cas de dépassement.

Les associations proposent que le sujet « vibrations » soit inscrit dans l'ordre du jour des réunions des Instances Départementales.

Les nuisances visuelles et les paysages dégradés : Ils ne sont cités que pour mémoire : « le traitement paysager des infrastructures ferroviaires ne doit pas être négligé » sans plus de précision (chapitre 5.3.3 Traitement paysager). Pourtant en de très nombreux endroits la présence de la ligne et de ses équipements, des TGV ainsi que des multiples pylônes de communication créent une pollution visuelle et dégradent le cadre de vie. Elles contribuent fortement à la dépréciation des biens. La solution n'est pas seulement d'attendre que les plantations se développent.

La dépréciation des biens : Ce point crucial pour les riverains est hors sujet de la saisine de la Ministre et des travaux de la Mission ; celle-ci évacue la question en deux lignes (page 46) : « Dans le cadre d'un projet ayant fait l'objet de déclaration d'utilité publique, l'obtention d'une telle indemnité ne peut être obtenue que devant le juge en argumentant un préjudice anormal et spécial. » :

- En refusant de prendre en considération ce problème, la Mission et la Ministre entérinent et légalisent la spoliation massive du patrimoine des riverains, acquis par leur travail. Pourtant les Collectifs ont proposé à plusieurs reprises une méthodologie d'évaluation de ces dépréciations. Ces propositions ne sont même pas mentionnées et le renvoi vers les Tribunaux Administratifs est la seule réponse formulée.
- Ainsi la seule voie qui est laissée aux riverains pour préserver leur cadre de vie, leur sommeil, leur santé et leur patrimoine, c'est donc d'engager un recours devant la justice administrative au motif d'un préjudice spécial et anormal. C'est un nouveau traumatisme et une intrusion dans leur vie privée qu'on leur impose. Cette épreuve, injuste, est renforcée par les conditions dans lesquelles se déroulent ces procédures : les tribunaux administratifs sont saturés avec des délais très longs, de l'ordre de 4 à 5 ans ; les riverains, victimes et n'ayant rien demandé, bénéficient du principe d'antériorité, pourtant ils doivent supporter de lourdes charges pour les frais d'expertise et d'avocats sans certitude de bonne fin. Pendant toute la procédure, la situation est gelée et si un riverain souhaite ou se trouve dans l'obligation de vendre son bien, comment imaginer vendre un bien déjà difficilement vendable et qui serait grevé d'un contentieux toujours en cours ?
- L'expérience sur des recours engagés montre que la « partie adverse », en l'occurrence SNCF et les Partenaires privés constructeurs des LGV, font le maximum pour faire traîner et utilisent toutes les « ficelles » de la procédure pour gagner du temps et différer les décisions. En particulier le temps de la phase amiable, obligatoire, est systématiquement ignoré et s'écoule en pure perte sans que la « partie adverse » ne se saisisse de la requête et y apporte réponse avec des propositions effectives susceptibles de constituer les bases d'un compromis acceptable. Les associations formulent des propositions et demandes précises pour que les recours soient traités de manière rapide et efficace : puisque la seule réponse de la Mission et de la Ministre est de renvoyer les riverains sur les Tribunaux Administratifs, le moins que la Ministre puisse et doive faire, c'est de mettre en œuvre les propositions formulées pour faciliter le règlement des litiges et ce dès la phase amiable.
- La Mission et la Ministre justifient leur position et le renvoi vers les Tribunaux Administratifs pour obtenir réparation par le fait que les LGV ont fait l'objet d'une DUP (Déclaration d'Utilité Publique). Effectivement la DUP fonde la primauté de l'intérêt général sur l'intérêt particulier. Cependant les DUP sont précédées d'études d'impact qui comportent toujours des prescriptions pour remédier aux impacts nocifs ; ces prescriptions ne sont pas toujours observées. Ensuite ce principe est-il sans limite et justifie-t-il un niveau élevé de nuisances et la spoliation d'une part importante des biens des riverains ? Enfin les études pour la DUP en sont au stade d'APS (Avant-projet sommaire), elles se poursuivent au niveau APD (Avant-projet Détaillé) puis réalisation avec souvent des modifications significatives par rapport au projet initial. La Mission et la Ministre font comme si, après le prononcé de la DUP, tout était permis, les nuisances et la dépréciation des biens. En particulier les situations résultant des études d'APD et de réalisation, notamment les profils en long, la localisation et les caractéristiques définitives des dispositifs de protection ne sont pas portés à connaissance des riverains. Les associations réclament toujours, en vain, la communication de ces éléments.

Les associations demandent que l'Etat révise sa position sur la question des pertes de valeur vénale des biens et mette en place une procédure spécifique pour résoudre ce problème.

Les associations proposent de mettre en place, dans chaque département traversé, un médiateur nommé par le Tribunal Administratif, spécialement chargé des recours.

Les recours seraient déposés auprès du médiateur avec pour objectif premier de mettre pleinement à profit la phase amiable du recours.

Les riverains en place avant l'infrastructure bénéficiant du principe d'antériorité, c'est au constructeur de démontrer qu'il a mis en œuvre toutes les mesures nécessaires pour éviter ou réduire à des proportions acceptables les préjudices pour les riverains.

La transaction serait validée par le TA.

Seraient bénéficiaires de cette médiation TOUS les riverains aussi bien ceux ayant « bénéficié » des relevés de bruit CEREMA que ceux ayant fait réaliser des relevés par des entreprises respectant les procédures et méthodologies réglementaires et les règles de l'art.

Pour ces derniers et qui n'ont pas de protection juridique, les associations demandent une prise en charge financière de sorte que l'égalité de traitement soit rétablie.

Ainsi l'essentiel des recours devrait pouvoir se régler dans un bref délai, seuls les dossiers complexes et lourds iraient éventuellement en phase contentieuse.

La nature et l'environnement mieux protégés que les riverains : La Mission rapporte le constat des riverains et des maires selon lequel la nature et l'environnement sont mieux traités que les Humains. C'est effectivement une réalité. La nature et l'environnement sont protégés des atteintes excessives, ceci par la « Loi sur l'eau », notamment avec la mise en œuvre de la Séquence Eviter, Réduire, Compenser. (ERC). Ainsi avec cette loi et ses effets, nous avons la démonstration qu'après la DUP, des études d'impact approfondies peuvent être menées avec des prescriptions obligatoires pour d'abord Eviter, à défaut Réduire puis à défaut Compenser les impacts nocifs ou excessifs sur la nature et l'environnement.

Mais pour les riverains, rien ne les protège des nuisances et préjudices excessifs. Pourtant deux Organismes dépendant du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire : l'Autorité Environnementale (en 2015), et le CGEDD (en 2017) ont recommandé « d'inscrire pleinement la thématique du bruit dans la séquence ERC ». La Mission mentionne cette recommandation dans la partie sur l'évolution de la réglementation mais finalement ne la retient pas.

Les associations demandent pour les LGV BPL et LGV SEA d'appliquer les principes de la Séquence ERC (pour les volets Réduire et Compenser) en retenant l'ensemble des causes et motifs de préjudice retenus par les TA dans les cas de recours pour préjudice spécial et anormal.

La prise en compte du bruit et de ses conséquences : ce point constitue le cœur de la mission :

- La Mission rapporte des points de vue concordants d'organismes autorisés (AE, CGEDD, ANSES) et reconnaît le caractère inadapté et pour le moins insuffisant des indicateurs énergétiques moyennés, type Laeq T (réglementation française) ou Lden (directives européennes) pour mesurer le bruit et rendre compte des effets sur les personnes des bruits ponctuels fortement émergents.
- Pourtant la Mission conserve ce type d'indicateur donc le Laeq T comme indicateur principal représentatif du bruit et de ses effets sur les personnes. Ceci à la fois pour le présent des deux LGV mais aussi dans ses propositions pour l'évolution de la réglementation.
- Les associations contestent à nouveau et de manière catégorique cette position :

- Cet indicateur et ses valeurs calculées sont sans correspondance avec la perception physiologique humaine.
 - Les valeurs obtenues le sont à l'issue d'une double manipulation contestable :
 - tout d'abord la « moyennisation », sans nécessité, du bruit de chaque passage en un petit bruit moyen étiré sur 16h ou 8h. Ceci aboutit à une sorte d'acouphène, trahit les règles de la physique et les caractéristiques qui font qu'un bruit est entendu pour ce qu'il est : son intensité, sa ou ses fréquences, sa durée ;
 - ensuite l'addition logarithmique des passages successifs où l'on fait comme s'ils étaient tous simultanés alors qu'ils sont discontinus et étalés dans la durée de 24h.
 - Cette façon de faire aboutit à différencier l'impact des passages selon le moment de survenue dans chaque période. Plus le temps passe, moins les passages pèsent dans le cumul. La « dose » représentée par cet indicateur est reçue à 85 voire 90% avec une vingtaine de passages quand, par exemple, la période de jour en compte 50. L'augmentation de 3 dB(A) qui représente le doublement de l'énergie acoustique reçue vaut aussi bien quand on passe de 1 à 2 TGV que de 50 à 100 TGV.
 - La gestion du bruit à partir de cet indicateur explique et est à la source des manques et insuffisances des dispositifs de protection puisqu'elle fait disparaître les pics de bruit et les émergences événementielles (différence entre les pics de bruit et le bruit de fond) qui sont pourtant la cause des nuisances, de la gêne et des plaintes des riverains.
- Cependant la Mission retient un indicateur événementiel, le LAmax, mais à titre complémentaire et dans une définition particulière : le LAmax M, c'est-à-dire moyenné sur le temps du passage. Ce n'est pas la définition du LAmax au sens commun auquel se réfère, par exemple l'OMS ou l'ANSES, à savoir le LAmax (1s) qui est la valeur maximum enregistrée sur la seconde la plus bruyante du passage. La définition retenue est défavorable aux riverains. Pire, la Mission retient pour le LAmax M, un seuil d'intervention de 80 dB(A), seuil beaucoup trop élevé. La Mission elle-même souligne tous les effets nocifs lorsque les riverains sont exposés à un tel niveau de bruit avec des privations de jouissance avérés. La justification de cette valeur reste floue et semble résulter d'un calcul d'équivalence et d'un modèle théorique, jamais utilisé en France et en s'appuyant sur les valeurs estimées en APD. Aucun rapprochement avec les mesures effectuées lors des campagnes du CEREMA n'a été fait. Une fois de plus on applique des méthodes, des critères et des valeurs seuil décorrélés des réalités de terrain.

Les associations demandent que l'indicateur retenu soit le LAmax (1s).
 Les associations demandent de retenir la valeur seuil de 70 dB(A), valeur à respecter de sorte que le niveau de bruit en intérieur ne dépasse pas 40 dB(A) (atténuation de 30 dB(A) de la façade, fenêtres fermées) préservant ainsi la qualité du sommeil des riverains et ceci pas seulement sur la durée arbitraire des 8h du Laeq T mais sur une durée minimale de 10h, notamment pour le sommeil des enfants.
 Même à ce niveau persistent des nuisances et effets nocifs importants, en intérieur fenêtres ouvertes et encore plus en extérieur.
 Les associations demandent la suppression de la proposition de la Mission de la pénalisation financière des opérateurs qui feraient rouler des trains anciens plus bruyants. SNCF réseau ou les concessionnaires récupéreront de l'argent mais le bruit et les nuisances infligées aux riverains seront plus élevées.
 Les associations demandent que l'Etat impose comme règles de l'ouverture à la concurrence que les trains des opérateurs concurrents ne soient pas plus émissifs que ceux de SNCF mobilité.
 Les associations demandent que cet indicateur LAmax (1s) soit complété par une valeur seuil sur l'émergence événementielle, indicateur exclu par la Mission. C'est le seul critère qui rend compte de l'intensité du choc que représente la montée en puissance rapide du bruit au passage des TGV.
 Les associations proposent pour déterminer le seuil de manière réaliste deux façons de procéder : soit à partir des mesures de la campagne CEREMA qui ont été effectuées soit se référer à la jurisprudence issue des affaires qui ont été jugées dans le cadre des recours pour préjudice spécial et anormal.

Les Engagements de l'Etat : La Mission évoque le dispositif des Engagements de l'Etat pour rapporter que la procédure a été conduite de manière satisfaisante et a conclu à juste titre au respect et à la conformité. Ce point de vue n'est pas du tout partagé par les associations : la déclaration du respect a été faite de manière précipitée, avant la mise en service, sans examen contradictoire sur le terrain. Si tout était aussi parfait, pourquoi autant de plaintes dont les Autorités ont fini par reconnaître le bien-fondé et le nombre anormalement élevé. Les associations formulent des propositions pour qu'à l'avenir, ce dispositif, qui conserve son intérêt, soit pleinement efficace.

Les Observatoires : Il en est de même des Observatoires de l'environnement et socio-économiques ; du point de vue des associations, qui en ont été écartées, ces observatoires n'ont pas rempli leur rôle, faute de volonté politique et surtout de moyens.

La mise en œuvre des décisions de la Ministre : Concernant la mise en œuvre des propositions de la Mission, reprises telles quelles par la Ministre, les associations vont être invitées à participer à une instance départementale. La composition, le rôle de cette instance restent à préciser ainsi que les modalités pratiques de mise en œuvre.

Malgré le caractère dramatiquement insuffisant des propositions du rapport, les associations comptent s'impliquer de manière active et positive, évidemment sans cautionner les critères trop limitatifs retenus. Leur objectif sera que les trop rares cas éligibles soient traités dans les meilleures conditions pour les meilleurs résultats, en particulier pour que les difficultés qui ne vont pas manquer de surgir n'aboutissent pas à des solutions au rabais, voire soient écartés sur les critères de non faisabilité, efficacité insuffisante ou trop coûteux ; également les associations vont agir pour éviter des interprétations trop restrictives, en clair, elles essayeront de repousser les limites au maximum.

Les associations demandent à connaître rapidement le champ d'action des instances départementales.

Les associations proposent de ne pas réduire les réunions aux seuls cas des riverains retenus par la Mission mais d'étendre aux autres riverains et faire ainsi de ces instances un véritable lieu de concertation.

Les évolutions de la réglementation : le second volet de la Mission portait sur les évolutions de la réglementation. Les recommandations de la Mission sont particulièrement décevantes : après avoir reconnu que l'indicateur énergétique moyenné Laeq T est inadapté pour le cas des bruits ponctuels fortement émergents comme les passages de TGV, la Mission le retient néanmoins comme indicateur principal pour mesurer le bruit et ses effets sur les personnes.

Elle y adjoint, de façon tout à fait accessoire, un indicateur événementiel dont la définition et la valeur seuil doivent faire l'objet d'études à venir. En attendant la Mission recommande d'utiliser l'indicateur L_{Amax} M avec la valeur seuil de 80 dB(A).

La Mission ne propose pas d'inscrire dans la loi l'application de la séquence **Eviter, Réduire, Compenser**, pourtant recommandée par l'Autorité Environnementale (en Juillet 2015) et le CGEDD, son propre Organisme (Octobre 2017). La Mission ne retient pas non plus les dernières recommandations de l'OMS (Octobre 2018) pourtant qualifiées de fortes et formulées en L_{den} et L_{night}, indicateurs énergétiques moyennés définis au niveau européen. Quant aux études à mener pour mieux connaître les effets des pics de bruit et déterminer le ou les « bons » indicateur(s) avec les valeurs seuils associées, les associations restent dans l'expectative : à plusieurs reprises dans le passé, des intentions et annonces de ce type ont été faites, sans suite. Ainsi nous en sommes toujours à constater le manque ou l'insuffisance d'études. En fait l'Etat s'appuie sur ses propres carences pour justifier de maintenir le statu quo.

Ainsi les associations relèvent le risque que ces propositions de la Mission, entérinées par la Ministre, ne produisent une nouvelle réglementation de fait qui va servir de référence de nombreuses années pour les futurs

projets ferroviaires. Des concepts inexistant dans le droit actuel, tels que les notions de « cas les plus difficiles », « nuisances avérées », « situations insupportables », ... sont introduits, en dehors du Législateur, et définis uniquement par la Mission sur des critères insuffisants, contestables et contestés.

Avant les LGV, les riverains étaient des gens normaux, vivant et profitant normalement de leur lieu de vie ; on les a transformé, les uns, très rares, en « cas les plus difficiles » et tous les autres en « hors critères » devant tout admettre et tout supporter. Plutôt que de définir de rares cas d'exception, les riverains attendaient de la Mission et de la Ministre qu'elles définissent les conditions, voies et moyens pour qu'ils puissent vivre normalement à proximité d'une LGV sans se faire spolier du fruit de leur travail.

Les associations demandent à inscrire dans la loi la séquence Eviter, Réduire, Compenser comme cadre global d'action couvrant l'ensemble des impacts, nuisances et préjudices potentiels pour les nouvelles infrastructures ferroviaires. Elles demandent que les motifs reconnus couvrent les trois causes retenues par les Tribunaux Administratifs dans les recours pour préjudice spécial et anormal (nuisances sonores et vibrations, impacts paysagers, perte de valeur vénale). Il y a là un enjeu de cohérence entre la réglementation et la jurisprudence. Elles demandent que les critères retenus pour mesurer et apprécier les effets des nuisances sonores correspondent à la réalité des événements et du vécu des personnes, soient compréhensibles et que les valeurs seuils aient un effet protecteur effectif.

Dans son communiqué de presse, la Ministre affirme sa « totale détermination à faire évoluer le cadre à l'avenir pour mieux prendre en compte ces pics de bruit. » Soit. Mais nous attendons la saisine des organismes d'étude, les objectifs, le cahier des charges, le calendrier pour les résultats et le budget.

Les associations demandent la publication au plus vite par la Ministre des termes et objectifs de la saisine relative aux études nécessaires avec le cahier des charges, les organismes d'études concernés, le calendrier de mise en œuvre et pour les résultats, les budgets. Les associations rappellent que les informations qu'elles demandent avec insistance depuis de nombreux mois : profil en long à l'état fini, localisation et caractéristiques des dispositifs de protection phonique et des aménagements paysagers, détails des mesures de bruit effectuées par le CEREMA ne leur ont toujours pas été fournies. Les associations les demandent à nouveau. En complément, les associations relèvent que les données détaillées issues des deux campagnes de mesures de bruit du CEREMA constituent une base de données très riche qui n'est pas exploitée ; ces données devraient permettre d'analyser les profils de bruit des événements « passages de TGV » (LAmox, émergences événementielles, ...). Les associations demandent à nouveau de disposer de ces données pour procéder à ces analyses ; à défaut, elles en demandent la publication.

Patrick LANTRES
Président du Comité TGV Réaction Citoyenne



Gérard LESAGE
Président du CRI 53



Jean LEDUFF
Président du CRI 35



Laure ARTRU
Présidente du CRI 72



Contacts :

Comité TGV Réaction Citoyenne La Comberie 86440 Migné-Auxances
Tél. : 06 81 13 67 91 Courriel : reaction-tgv@wanadoo.fr site : <http://comitetgv.fr>

CRI 35 Le Pot de Vinière 35370 Etrelles
Tél. : 02 99 96 66 10 Courriel : cri35.riverains-lgv@orange.fr

CRI 53 La Chataigneraie 53340 Préaux
Tél. : 02 43 98 43 35 Courriel : cri53.lgvbpl@gmail.com

CRI 72 Les Grandes Haies 72550 Degré
Tél. : 02 43 27 41 06 Courriel : cri72.riverains.lgv@laposte.net