

COMITE TGV REACTION CITOYENNE

CENTRE SOCIO-CULTUREL « LA COMBERIE » 86440 MIGNE-AUXANCES

Tél. : 06 81 13 67 91 e-mail : reaction-tgv@wanadoo.fr

AVIS SUR LE DOSSIER DE CONSULTATION DE L'APS LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE (PHASE TOURS – ANGOULEME)

La phase de consultation lancée par le Préfet de la Région Charentes-Poitou, le 24 avril 2006 a pour but de recueillir, auprès des acteurs concernés, les avis sur le dossier de d'Avant Projet Sommaire élaboré par Réseau Ferré de France reçu incomplet par le Comité TGV Réaction Citoyenne le 30 avril.

La date de réception du dossier et le retard de l'envoi du dossier de synthèse réduisent d'une manière significative le délai de 2 mois qui nous est accordé pour produire notre avis. Ces éléments ne sont qu'une infime partie de carences et manquements qui ont présidé tout au long de la phase de concertation.

Notre avis doit porter sur l'affinement du tracé, les principes de rétablissement de voiries et les principes de réalisation de certains aménagements liés à l'environnement selon les termes de la lettre du Préfet en date du 7 avril.

CONSIDERATIONS LIMINAIRES

Elles sont indissociables de nos avis portant sur les points demandés :

- Aucun plan de financement n'a été présenté. Ainsi selon la législation en vigueur, le dossier APS « *précise les conditions d'équilibre du financement du projet et notamment la contribution de RFF, celle de la SNCF pour les installations fixes et son matériel roulant, ainsi que les concours attendus des collectivités publiques* » (Arrêté du 8/12/1997 – article III.4.1- De plus, « *A ce stade de définition des caractéristiques du projet et de son coût, la consultation des élus doit aborder la question de la contribution des collectivités publiques du financement de l'investissement, en prenant en compte, le cas échéant les possibilités de phasage* » (circulaire n° 2000-98 – article 4.2.2). Comment demander à des collectivités de se prononcer alors qu'elles ne connaissent le niveau de leur participation ?
- Le coût du projet est très fluctuant puisqu'il est de 3 milliards d'euros à l'origine, de 5 milliards dans la lettre d'avril de RFF et même de 6,5 milliards selon les déclarations de la Région Aquitaine (M. Alain Rousset lors du débat public Bordeaux-Toulouse).
- Réseau Ferré de France s'avère comme Maître d'Ouvrage unique sur l'ensemble du projet, des études préliminaires à la réalisation de la LGV. On ne peut que constater que RFF est à la fois juge et partie pour ce qui concerne le contenu du dossier de consultation. Quelle niveau de crédibilité peut-on donc apporter au dossier ainsi qu'aux résultats et interprétations des études ?
- Aucun expert indépendant (c'est-à-dire non commandité par RFF) n'a été désigné pour émettre un avis objectif. Le Maître d'Ouvrage n'a pas accepté de prendre en charge le coût de telles expertises. Pourquoi ?

- La phase de concertation n'a pas été à la hauteur de l'enjeu :
 - Réunion du 15 juin 2004 : le Comité TGV Réaction Citoyenne avait conclu un accord de réunion de travail entre RFF et les représentants des associations adhérentes. Au lieu de cela, sans avoir informé le Comité, RFF a transformé cette réunion en une réunion d'information pour toutes les associations adhérentes ou non au Comité. Le compte-rendu établi par RFF n'est pas conforme ne faisant pas état de l'intervention du Président du Comité dénonçant la manière d'agir du Maître d'Ouvrage. (cf. Annexe 1)
 - Dans le dossier remis à la Commission de suivi le 18 mai 2005, il était prévu que les associations seraient reçues avant le « dispositif d'écoute des riverains ». RFF n'a pas respecté cet engagement.
 - Malgré l'engagement pris devant le Préfet Poitou-Charentes lors d'une réunion publique le 29 juin 2005, il a fallu plusieurs relances pour obtenir en juin 2006, le nombre de bâtis situés à 150 mètres de la ligne. (cf. Annexe 2)
 - Trois réunions publiques organisées par le Préfet, à la demande du Comité TGV Réaction Citoyenne, ont été les seuls moments d'expression dédiés aux associations, ne permettant pas d'exposer dans le détail nos commentaires et nos demandes.
 - Les dossiers ne prennent pas en compte les demandes et commentaires des communes en matière de rétablissement des voiries et d'accompagnement environnemental faites durant la phase dite de concertation. Les dossiers ont été imprimés avant la fin de la concertation.
 - Ainsi, que ce soit dans la forme et le fond, la concertation selon la conception de RFF est contraire à l'esprit de la Charte de la concertation du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement : manque de transparence (contraire à l'Article 4), rétention d'informations (contraire à l'article 5), attitude méprisante et purement technocratique (annexe 3).

- Demander à se prononcer sur un projet alors même qu'il est systématiquement fait référence aux normes ou aux lois pour esquiver le débat, c'est prouver que ce projet est fait à minima, sans projection dans l'avenir et au mépris des riverains
- Demander à se prononcer uniquement sur le tracé et les principes de rétablissement des voiries et d'accompagnement environnemental alors que ce projet est un tout, c'est occulter une grande partie des critères de décision nécessaires à l'élaboration d'un avis circonstancier.

CONSIDÉRATIONS SUR LE DOSSIER DE CONSULTATION APS

Le Comité TGV Réaction Citoyenne constate que l'homme est le grand absent dans le dossier. Les considérations suivantes en portent la preuve.

- Sur le principe de rétablissement des voiries :
 - Le dossier ne prend en compte que les nationales ou départementales. L'étude des autres voies sera vue ultérieurement selon les termes de RFF. Il est prouvé par l'expérience d'autres projets que, pour n'avoir pas traité ce point dès l'APS, les rétablissements des autres voies ont été fait au détriment de la population (agriculteurs compris) en matière d'allongement de trajet. Il n'y a pas d'engagement dans le dossier en la matière

- ↳ Pour ces raisons on ne peut pas être d'accord sur le principe de rétablissement des voiries proposé

Nous demandons un engagement de RFF afin que tous les parcours actuellement empruntés par la population, à titre privé ou professionnel, ne soient pas augmentés de plus de 100 mètres.

- Sur les principes de réalisation de certains aménagements liés à l'environnement :

“Au-delà du secteur des transports, le projet s'inscrit dans une logique de développement durable” et de citer la solidarité entre les territoires et la préservation de l'environnement (dossier 1 – synthèse p.8). Ainsi les rédacteurs du dossier excluent d'emblée l'homme, oubliant le principe 1 de l'accord de Rio de juin 1992 sur le développement durable : « Les êtres humains sont au centre des préoccupations relatives au développement durable ».

Les nuisances sonores sont de 2 ordres : le bruit et la gêne. Le premier élément est quantifiable et étudié dans le dossier. Le second, tout aussi néfaste pour les riverains, est très largement minimisé par les rédacteurs.

- Le bruit :

- Le principe de précaution, inscrit dans la Constitution, n'est pas retenu par RFF. Le maître d'ouvrage se base sur le LAéq (bruit moyen) pour élaborer les mesures de protection contre le bruit. *“Le Laéq est un indice de pression acoustique non adapté aux trafics intermittents”* (tel que le trafic ferroviaire) selon l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports). L'OMS préconise l'utilisation du LAmax (bruit réel). RFF ne donne pas des exemples chiffrés entre le bruit moyen et le bruit réel.
- Des relevés réalisés par la SNCF, après protections, sur le TGV Méditerranée sont éloquentes : à 185 mètres de la ligne LAéq: 51dB(A) – LAmax : 80,5 dB(A) ; à 250mètres LAéq: 51 dB(A) – LAmax : 79,9 dB(A). (cf Annexe 4)
- A tous les tableaux de l'annexe 4 du dossier APS, il faut donc ajouter 28/29 dB(A) pour connaître le bruit réel donc l'impact réel de la ligne sur les riverains.
- Pourquoi il n'est dit écrit que + 3 dB(A) = 2 fois plus de bruit ?
- Pourquoi RFF ne positionne pas le TGV dans le pictogramme des sources de bruit (dossier 3A p. 69) ?
- Tous ces éléments "oubliés" n'ont qu'un but : minimiser l'impact du bruit dans le but de réduire les protections donc réduire les coûts.
- Les prévisions de bruit sont modélisés à partir d'un programme MITHRA FER. Tous les spécialistes ainsi que RFF s'accordent à dire que le programme intègre mal les phénomènes d'écho, les effets des vents et la propagation des basses fréquences à longue distance.
- A la lumière des propositions faites par le Groupe de travail "Health & Socio Economic Aspects" de la Commission européenne au réseau CALM a proposé des indices acoustiques supplémentaires : effet du nombre d'événements sonores, effet LAmax, effets basses fréquences.

- Le dossier ne mentionne à aucun moment et les études ne tiennent pas compte de la notion "*Laéq temps de passage*" alors que le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable indique que la SNCF a retenu cette notion et *que RFF ne manquera pas de compléter les études d'impact*. (cf Annexe 5 : lettre de Mme Nelly Olin du 14 octobre 2005).

- La gêne :
 - Elle est liée au nombre de trains, à l'intensité du bruit, aux vibrations, à l'effet surprise, à l'effet claquement, à la superposition de 2 bruits (route-fer)
 - Elle est fonctionnelle (on ne s'entend plus, sommeil perturbé), comportementale (on ferme la fenêtre), physiologique (la santé est en cause), psychique (les gens très gênés ne supportent plus ...dépriment) et psychologique.
 - "*Pour protéger durablement les riverains du bruit des nouvelles infrastructures ferroviaires, le nombre d'événements est aussi important que l'intensité au passage*" J.Lambert Rapport INRETS n° 196 Février 1995
 - Selon les spécialistes une proportion importante de composantes en basse fréquence augmente considérablement la gêne (J. Lambert INRETS "les effets du bruit des trains sur l'homme : un état des connaissances"). Les basses fréquences sont l'une des caractéristiques du rame TGV à 300 km/h et leur niveau augmentent très fortement à des vitesses de 320 et 350 km/h (la LGV est conçue pour cette dernière vitesse).
 - "*Un an et demi après la mise en service du TGV, on ne peut pas assurer que les riverains s'habituent au bruit, au mieux ils s'en accommodent*" (Rapport des Ponts et Chaussées n° 2002-0255-01 août 2003 – chapitre 6). Cette appréciation résume les dangers du bruit . (cf Annexe 6)

- Les vibrations :
 - Elles sont indissociables du bruit. Peu importe, RFF en parle très peu. L'homme n'a pas à se plaindre car : « *comme les trains passent vite, les vibrations durent moins longtemps, c'est un point favorable pour RFF* » (dossier 3B p. 238). Cette position démontre à l'évidence que RFF ne maîtrise pas les conséquences des vibrations sur l'environnement.

- ↳ Pour ces raisons le Comité TGV Réaction Citoyenne n'est pas d'accord sur le principe de calcul du bruit (LAéq) qui sert à calculer les protections environnementales

- ↳ Pour ces raisons le Comité TGV Réaction Citoyenne n'est pas d'accord sur le principe de calcul du bruit (LAéq) qui sert à déterminer les bâtis subissant des nuisances non acceptables.

Nous demandons, pour les raisons précédemment citées, la prise en considération du bruit réel et ceci au nom du principe de précaution inscrit dans la Constitution française.

Nous demandons que la transposition de la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen tienne compte des recommandations en matière de nuisances spécifiques au TGV.

La Directive précise : "*il peut se révéler utile d'utiliser des indicateurs de bruits spéciaux et des valeurs limites correspondantes*". Les cas suivants en sont des exemples :

“La source de bruit considérée n’est présente qu’une fraction de temps (moins de 20% du temps sur le total des périodes de jour...)”. C’est le cas du TGV

“La composante basse fréquence du bruit”. C’est le cas du TGV

“La combinaison de bruits de diverses origines”. C’est le cas sur certaines portions du projet (routes ou autoroutes/LGV)

“La zone calme en rase campagne”. C’est le cas sur certaines portions du trajet.

Nous demandons que tous les calculs de bruit soient basés sur le potentiel de la ligne en matière de nombre de rames et non sur des prévisions. RFF se retranchant derrière la Loi concernant le LAéq, rien n’empêche RFF d’accéder à cette demande, la Loi ne fixant pas le nombre de phénomènes à prendre en compte.

- L’expropriation :
 - Que dit le dossier : *“le but de RFF n’est pas d’acheter du bâti”*. Le but de chaque homme est de ne pas voir son bien déprécié par un projet qu’on lui impose même au nom de l’intérêt général.
 - Conscient des problèmes humains, l’Etat a accordé, tout logiquement, aux riverains du TGV Méditerranée le droit à l’expropriation (droit au départ) pour toutes les habitations situées à moins de 150 mètres de part et d’autre de la ligne.
 - Pour la LGV Sud Europe Atlantique cette distance est réduite à 25 mètres.
 - Pourquoi ce qui a été accordé à certains français ne le serait pas à d’autres ?
- ↳ Pour ces raisons, on ne peut pas être d’accord sur le principe d’expropriation proposé par RFF donc sur le principe d’accompagnement environnemental

Nous demandons la prise en considération de la perte de valeur des propriétés et le droit au départ par expropriation pour tous les bâtis dans une bande de 150 m de part et d’autre de la ligne ou dans les zones fortement impactées par le bruit. Et ceci jusqu’au terme d’un délai de 3 ans après la mise en service de la ligne, reprenant ainsi les termes de l’accord donné par l’Etat français concernant le TGV Méditerranée.

Une telle demande ne représente qu’un coût minime au regard du coût total du projet. Nous pouvons considérer que l’exemple du TGV Méditerranée est significatif : (cf. Annexe 6 - Rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées – n° 2002-0255-01 – 7 août 2003)

Sur 200 habitations concernées, 140 ont été achetées (chap. 4 .2), la plupart de ces habitations ont été mises en location (agence immobilière Foncia République agissant pour le compte de RFF), quelques habitations ont été revendus, un certain nombre d’unités ont été détruites. (chap. 7.2). Ainsi le rapport montre que le coût global réel d’expropriation est très limité.

Le tableau dressé par RFF fait état de 303 propriétés bâties (cf. Annexe 7). En appliquant le même ration, les mêmes causes engendrant les mêmes effets, le nombre d’unités achetées serait de 212. Ce qui laisse à penser, en hypothèse haute, un nombre réel d’expropriation «sèche» d’environ 40 maisons ! Notre rôle n’est pas d’évaluer le coût exact. Mais cette valeur parle d’elle-même. Cette évaluation aurait dû paraître dans l’étude socio-économique du dossier APS permettant une réelle approche coût-avantage. Approche parfaitement occultée, comme tant d’autres, par Réseau Ferré de France ce qui est préjudiciable à l’acceptabilité sociale d’un tel projet et fausse les résultats donc les conclusions du dossier soumis à nos avis.

AVIS

Considérant que les mesures de protection environnementale et le rétablissement des voiries découlent du tracé

Considérant que les principes de protection environnementale et le rétablissement des voiries ne sont pas acceptables

Considérant que le profil en long du tracé a une influence sur les mesures environnementales

Considérant que le dossier ne répond pas aux demandes du Comité TGV Réaction Citoyenne

**Le Comité TGV Réaction Citoyenne donne un avis défavorable
au projet soumis à consultation.**

Pour le Comité TGV Réaction Citoyenne

Patrick Lantrès
Président