

# COMITE TGV REACTION CITOYENNE

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

Correspondance : Réaction TGV Jaunay-Clan Mairie 86130 JAUNAY-CLAN

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

## LGV SUD EUROPE ATLANTIQUE

~~~~~

## AVIS SUR LE DOSSIER D'ENQUETE

Le Comité regroupe 30 associations situées entre Tours et Bordeaux et concernées par la LGV – SEA.

Il n'est pas un regroupement d'associations de riverains. Certaines le sont, d'autres existaient avant le projet et militent pour la Défense de l'Environnement sur leur commune.

Le Comité n'est pas partisan du «NIMBY», il n'a jamais prôné le « pas chez moi, chez les autres ». Qui accepterait aujourd'hui de voir son patrimoine dévalué de 30 à 50 %, voire plus ? Qui serait prêt à subir les nuisances provoquées par une telle infrastructure ? Qui serait prêt à accepter la détérioration de l'environnement.

A ne pas douter, l'action que le Comité mène serait la même que si le projet passait à 5 ou 20 km du fuseau retenu ? Les riverains ne seraient pas les mêmes mais ils auraient les mêmes inquiétudes, les mêmes demandes, les mêmes exigences.

C'est pourquoi, notre action s'inscrit dans une démarche citoyenne. C'est la raison du choix de notre intitulé :

**Comité TGV Réaction Citoyenne.**

## **BILAN DE LA CONCERTATION ET DE LA CONSULTATION**

La CNDP a refusé l'ouverture d'un débat public pour ce projet arguant que la concertation était déjà suffisamment avancée. Une telle décision, preuve de la méconnaissance de la réalité du terrain et des pratiques de RFF, restera préjudiciable à jamais à l'intérêt des habitants et des communes concernées par le projet.

Tout au long des phases de concertation et de consultation, les représentants du Comité appuyé par les parlementaires, le Conseil Général de la Vienne, les communes ont multiplié les initiatives auprès de RFF pour être associé au projet.

Par le sérieux de ses analyses et de ses propositions, le Président du Comité TGV Réaction Citoyenne a été nommé au sein de la Commission de Suivi élargie préconisée par la CNDP.

Puisque le Débat Public était refusé, RFF se devait d'organiser une concertation et une consultation exemplaire dans la qualité des échanges et des débats. Ce ne fut malheureusement pas le cas bien que le dossier en brosse un tableau idyllique bien loin de la vérité.

On ne peut que regretter que la Commission de Suivi n'ait pas jouée entièrement son rôle, se bornant à un rôle de chambre d'enregistrement. Son rapport signale les difficultés relationnelles et les manquements de RFF mais en termes feutrés loin de la réalité du terrain. Le rapport n'a d'ailleurs été signé que par le Président, aucune réunion préparatoire n'ayant validé ce rapport.

Le Président du Comité a d'ailleurs fait part de ses réserves avec copie à la CNDP (cf. lettre du 13/06/07 – cf annexe 1) en demandant qu'elles soient jointes au dossier d'EUP **Cette lettre ne figure pas au dossier.**

Concernant le dossier en général amène les commentaires suivants :

1/ Sur le fond, des remarques essentielles exprimées lors de la concertation et de la consultation n'ont pas été retenues ou détournés de leur cadre. Il en est ainsi pour :

- ✓ l'avis de la Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales concernant le traitement du bruit
- ✓ l'avis du Conseil Economique et Sociale de la Région Centre concernant sur les dessertes TER
- ✓ les questions de communes sur les aménagements de la ligne actuelle en rapport avec l'augmentation importante du trafic FRET.
- ✓ Les demandes du Comité TGV Réaction Citoyenne ne sont pas mentionnées dans le dossier

Etc...

2/ Sur la forme, les questions fondamentales sont parfaitement occultées par le MO malgré les commentaires ou les demandes du Comité ou des associations adhérents. Il en est ainsi pour :

- ✓ les indemnisations et compensations des collectivités ayant ipso facto un impact sur les impôts locaux de la population
- ✓ le traitement global des infrastructures
- ✓ les protections acoustiques sur la ligne actuelle

Le présent dossier aurait dû être le fruit d'échanges fructueux et constructifs. Il n'est que le résultat d'échanges stériles limités aux seuls aspects réglementaires et à la recherche du moindre coût.

Les échanges lors des réunions publiques en sont l'exemple flagrant durant lesquelles la qualité des réponses évasives ou les non réponses de RFF ont illustrées parfaitement ce mur d'incompréhension et cette attitude désobligeante dont le MO a fait preuve durant toutes ces années.

## **BILAN DE L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE**

Le Comité déplore le refus de la Commission d'Enquête de proroger de 15 jours (notre lettre au Président du 14 décembre) demandé par de nombreuses municipalité et associations et soutenu par le Conseil Général de la Vienne.

Ce refus venant après les manquements de RFF quant à la qualité de la concertations a généré de la part de la population, des association et des communes a généré un réel sentiment de refus d'écoute voire de frustration contraire à l'intérêt et la qualité du projet.

Le Comité s'étonne que, lors des réunions publiques organisées par la Commission d'Enquête, les enregistrements et les retranscriptions aient été effectués par une société rémunérée par le MO et ceci à la demande de la Préfecture.

Sans mettre en cause l'intégrité de la Commission, le Comité est en droit de mettre en doute l'intégrité du MO d'autant plus qu'à une question posée lors de la réunion du 30 novembre à Jaunay-Clan les enregistrements ne sont pas consultables par le public.

~~~~~

Le Comité a dès sa création clairement exprimé sa volonté d'être partie prenante du projet de LGV avec une démarche volontariste marquée par une vision de **Développement Durable** qui doit être le fil rouge pour un projet d'une telle envergure.

Ce principe affirme « la volonté de réduire les impacts négatifs des transports sur l'environnement, la santé et le cadre de vie, tout en facilitant la mobilité de nos concitoyens et en permettant le développement économique par le transport des biens et des personnes dans des conditions améliorées ».

Le dossier donc le projet, tel qu'il nous est présenté, ne répond pas à ce principe.

## **L'ENVIRONNEMENT**

### **Un descriptif sérieux :**

RFF n'a aucune culture environnementale. Il a donc abandonné la nature à des bureaux d'études. D'où la qualité du recueil de données et de l'évaluatun des dégâts sévères tant sur la flore que sur la faune.

Ainsi il a fallu au MO de se montrer inventif pour ne tirer AUCUNE conséquence de ce diagnostic .

### **Les cours d'eaux :**

Toutes les précisions fournies dans les dossier d'APS sur les franchissements de cours d'eau vont dans le sens d'une atteinte systématique aux hydro-systèmes (lits majeur et mineur, zones humides, zones inondables,...) par l'usage de buses, dalots, remblais pour les ruisseaux et de viaducs béton à piles massives et nombreuses pour les rivières, avec remblai parfois en zone inondable (Auxances -86-). Seule la Vienne a droit à un traitement plus « transparent ».

Appelé par la DIREN Poitou-Charentes à « repenser » son (mauvais) traitement des hydro-systèmes, RFF par une volte face dont il est coutumier, gomme dans les dossiers d'Enquête la plupart des précisions et renvoie les problèmes à une future Enquête Publique au titre de la LOI sur l'Eau.

Le Comité constate cependant que subsistent des esquisses « architecturales » et des mentions éparses dans les « présentations territoriales » qui témoignent de principes inacceptables qui ne sont pas à « affiner » dans un dossier ultérieur mais à repenser.

De La Manse (37) à la Charente le Comité demande des viaducs intégraux, sans remblai dans les vallées

#### Les paysages:

Un exemple de saccage parmi d'autres: le viaduc sur la Boivre(86) arrivant en fort déblai sur une vallée encaissée où il « va créer une véritable barrière physique tant visuelle que relationnelle» (Diren, avis sur l'APS) ou le front de relief du horst de Montalembert (16).

C'est une affaire de conception au rabais, non de camouflage dits « paysagers », tel le montage photo, qu'en d'autres occasions nous aurions qualifié d'hilarant, montrant les piles massives des viaducs sur l'Auxances couvertes de plantes grimpantes baptisées "deuxième peau" et masqué par des arbres d'espèce inconnue de plus de 20mètres....(P.T.7/13, chap 4,P.141 -143)

#### Les espèces et leurs habitats:

Comme pour le bruit, RFF congédie les scientifiques pour donner la parole aux juristes: ne concéder que ce qu'impose la loi en faisant tout pour la biaiser.

Des espèces protégées vont être détruites? On refuse de bouger le tracé, on déménage plantes et animaux. Cas exemplaire en Indre & Loire: la Grande Mulette, espèce emblématique de moules dont la seule colonie connue est sous le viaduc de la Vienne.

Aucun naturaliste ne peut évaluer les maigres chances de succès d'une telle opération. Mais RFF aura fait le service minimum légal. Ce qui, à ses yeux, est le seul objectif acceptable.

Cependant un nouveau règlement vient protéger les HABITATS des espèces protégées et non plus les seules espèces. En attendant qu'il s'applique un jour à l'espèce humaine, nous exigeons son application à la Grande Mulette, mais aussi aux dernières Outardes Canepetières migratrices que protègent, avec d'autres espèces d'avifaune de plaine, 3 des 4 zones NATURA 2000 traversées par le projet.

Le diagnostic est sans appel: le cumul des impacts dans le tronçon Nord avec ceux du tronçon Sud accélèrerait inévitablement la disparition de l'espèce au niveau régional, compte tenu des liaisons fonctionnelles entre populations et des dégâts des opérations d'aménagement foncier incompatibles avec la mosaïque de cultures dont ces oiseaux ont besoin.

Pour RFF il y a compensation par l'acquisition de 3% des surfaces remembrées. Même si la faisabilité du transfert était assuré, il reste que RFF se moque de qui connaît le dossier environnement: la PAC garantit déjà ces 3% "d'éco-conditionnalité" à l'environnement et les remembrements avec inclusion d'emprise qui détruirait les derniers îlots de diversité culturelle.

- ↳ Le Comité demande à RFF un minimum de logique: pour justifier l'atteinte majeure au systèmes des Zones Natura 2000 "*d'un Intérêt Public Majeur*" (cf. Etude d'Incidence), il évoque parmi d'autres arguments, "*l'intégration européenne*". Or sans les pressions et les financements européens, il n'y aurait pas de Zones Natura 2000 et l'Europe a dû à plusieurs reprises tanser les

gouvernements à leur sujet. Comment RFF compte-t-il expliquer à Bruxelles qu'il milite pour l'Europe en saccageant l'une de ses créations phares ?

#### Les mesures compensatoires improbables:

La tactique du « laisser pourrir la situation, après on dira que c'est la faute à pas de chance » est ici manifeste. Inertie pendant des années, ni concertation sur des mesures de suppression/restriction d'impact avec les Associations agréées, ni partenariat avec les Conseils Généraux et les Régions pour constituer des réserves foncières. .

Ainsi, vue la «tension sur le foncier» et la diminution de la Surface Utile Agricole par l'emprise du projet, RFF explique qu'il sera difficile d'acheter (phrase enentdue lors des réunions publiques). Est-ce une manière élégante de préparer la population à l'échec des mesures compensatoires par acquisitoins ?

- ↳ Le Comité demande à RFF de coopérer activement -comme en Bretagne-Pays de Loire- à la mise en place de dispositifs avec les départements -maîtres d'ouvrage des remembrements-permettant des acquisitions en urgence et des acquisitions à la hauteur des besoins.

#### Les corridors biologiques:

Le Grenelle de l'Environnement a fait de leur sauvegarde une URGENCE. Rajouter une barrière à ceux qui déjà compartimentés notre territoire ne va pas dans le bon sens .

Une seule solution: Utiliser l'emprise des lignes existantes, loin d'être saturées, mais souvent en état de quasi abandon (Tours-Saintes-Bordeaux) et créer une ligne dédiée au ferroutage HORS des zones sensibles et hors des zones urbanisées.

Une part dérisoire du coût du projet est consacrée à l'environnement. Qu'il s'agisse des milieux naturels ou humains, le Comité ne peut accepter que des atteintes IRREVERSIBLES à la BIO-DIVERSITE soient justifiés par les seuls critères de coût. Il faut d'autant plus éviter les milieux sensibles que RFF ne veut pas payer le prix de leur protection.

## **L'ECONOMIE**

### Le financement :

Le financement de la LGV-SEA n'est toujours pas finalisé\*

Depuis les études préliminaires, RFF et les Elus nous assurent que ce projet sera financé par l'Europe, ce que le Comité a toujours contesté, car ce projet n'est pas transfrontalier.

Le 21 novembre 2007, l'Europe a arrêté la répartition d'un budget de 5 milliards entre 30 projets de transport. Le **LGV SEA n'y figure pas.**

Les caisses de l'Etat sont vides et sa participation sera très limitée malgré les promesses.

La situation financière de RFF (qui traîne une dette très importante) ne permettra pas là non plus, un financement à la hauteur des enjeux. D'autant que pour notre seule région, RFF devrait être mis à contribution pour aménager la ligne Saintes-St Jean d'Angély-Niort-Thouars pour le fret et aussi la mise au gabarit de la ligne Bordeaux-Tours.

Restent les Régions : Aquitaine, très engagée dans ce projet, a déjà décidé de payer, quant à la Région Poitou-Charentes, la situation est plus difficile. Sa contribution n'est pas assurée et pour les départements sollicités, seule la Vienne pourrait répondre favorablement, ce qui n'est pas le

cas. D'où la déclaration du Maire de Poitiers (NR du 12/12/2007 : « on n'a toujours pas trouvé le financement de la LGV et l'Etat a, apparemment, encore de l'argent pour les lignes secondaires »

Qu'en serait-il sans la concession à hauteur de 50 % ? Pour « vendre » ce projet le MO doit rester impérativement dans l'enveloppe.

Quoi de plus facile de réduire à sa plus simple expression des mesures environnementales et les aménagements en faveur des riverains et des communes traversées. Les réponses aux questions posées, aux demandes instantes en sont la preuve flagrante.

Il faut pour le concessionnaire un retour sur investissement rapide et sûr.

### Le but du concessionnaire

Il est simple et clair :

1/ de réaliser le projet selon le cahier des charges et les engagements de l'Etat à moindre coût car il saura mieux négocier ses marchés que l'Etat et RFF.

2/ ce ne sera pas avec la même enveloppe de faire mieux que le cahier des charges et les engagements de l'Etat

Pour conclure, le Comité TGV Réaction Citoyenne constate que depuis 9 ans (début des études préliminaires), les Elus et RFF butent toujours sur l'épineux problème du financement de la LGV-

### L'expropriation

La loi est simple : sont expropriés les riverains dans une bande de 25 m au-delà des entrées en terre de la LGV. RFF applique la loi et c'est logique.

Cependant, une partie de l'action du Comité TGV Réaction Citoyenne a porté sur la gêne prévisible des habitants et sur la prise en compte des bruits réels et non pas des moyennes. Ce travail a porté ses fruits : Monsieur le Ministre PERBEN a reconnu qu'il était possible d'aller au-delà de la loi en acceptant les requêtes des maires et des associations pour porter à 150m la bande d'expropriation (de part et d'autre de la ligne).

Cette importante décision doit être prise en compte sur toute la ligne de Tours à Bordeaux, même après la DUP d'Angoulême à Bordeaux.

Tous les riverains ne demanderont pas l'expropriation : certains voudront « voir ». Il est vrai qu'il est difficile d'envisager la gêne sur la santé à 30 m, 150 m, voire 500m de la ligne. **N'oublions pas qu'il est envisagé dès aujourd'hui des trains roulant à 360 km/h.** Quelle sera la conséquence sur le bruit ? Quelle répercussion sur les nuisances ? Et à quelle distance ? **Une telle modification de la vitesse doit être d'ores et déjà prise en compte.**

↳ Le Comité Réaction Citoyenne, soutenu en cela par tous les élus et assemblées territoriales demande qu'une décision soit prise quant aux conditions d'expropriation afin de permettre aux riverains situés à 150m. de part et d'autre de la ligne de choisir de rester ou de partir, non pas avant la mise en service de la ligne, mais pendant les 3 années suivant celle-ci.

↳ Cette bande de 150m ne doit pas être rigide car le dossier montre à l'évidence que dans certains secteurs les nuisances insupportables s'entendent au-delà.

Pourquoi l'Etat a-t-il accordé ce droit au départ à des citoyens le long du TGV Méditerranée pourtant situé à 150m. de la ligne donc subissant moins de nuisances et qu'il ne l'accorderait pas aux riverains de la LGC SEA ? Pourquoi un tel traitement inégalitaire ?

En transposant les chiffres du TGV Med. (Achat, location, revente.) sur le nombre de maisons situés dans la bande des 150m. de part et d'autre de la ligne de Tours à Angoulême (303 unités), il n'y aurait que 40 habitations d'expropriation « sèches » !

## LE TRAFIC

### Le Fret :

Si l'on reprend les justifications de la LGV – SEA formulées en 1998 (Etudes Préliminaires), le fret n'est pas d'actualité. La vitesse est le thème majeur du dossier. Depuis cette date, la position du Comité TGV Réaction Citoyenne n'a pas variée.

Le problème majeur de nos régions de l'Ouest Atlantique, auquel il faudra répondre dans les deux décennies à venir, sera celui du fret. Il sera nécessaire de faire passer sur le rail les milliers de camions qui traversent notre pays d'Hendaye au Nord de la France. Les routes seront saturées et la lutte contre la pollution deviendra un thème majeur des politiques publics.

Le Comité demandait donc, dès 1998 :

- 1/ L'aménagement de la ligne actuelle pour les voyageurs, permettant un gain de temps substantiel entre Tours et Bordeaux. La technologie du pendulaire étant l'une des solutions.
- 2/ La mise à l'étude immédiate et la réalisation d'une ligne nouvelle dédiée au seul ferroutage entre Hendaye (ou un tunnel sous la Pyrénées demandé par la Région Midi-Pyrénées) et la Belgique, pour répondre au trafic en constante augmentation sur la N10. Cette ligne nouvelle permettant une circulation cadencée à 120 km/h environ éviterait les habitations et les agglomérations, car non tributaire des paramètres d'une LGV voyageurs (rayon de courbure).

Neuf ans après, le Grenelle de l'Environnement reprend sur les mêmes objectifs sur le fret.

L'argument était pertinent, les Elus et RFF devait trouver une réponse et ce fut l'argumentation mainte fois répétée : « *La LGV va libéré des sillons sur la ligne actuelle, ce qui... va permettre le passage de trains de fret, voire de ferroutage* ».

Plus tard nous verrons, ultime audace, apparaître « une autoroute du fret entre Tours e l'Espagne »

Qu'en est-il en 2007 ?

Sur la N10 et l'A10 circulent près de 12 000 camions par jour dont 60 % traversent la France sans s'arrêter ! Chaque année ce nombre augmente. Les réponses sont toujours les mêmes : la mise à 2 fois 3 voies de l'autoroute Tours – Poitiers est à l'ordre du jour, le contournement d'Angoulême est saturé : il faut envisager autre chose. En urgence, le contournement de Bordeaux est étudié...

Face à cette catastrophe annoncée, que font RFF, l'Etat et les Elus ? Prévue en 2004 (NR du 15.09.2004) la démagogie « autoroute du fret », prévoit :

- 1/ 20 trains par jour dans les 2 sens, transportant soit des remorques, soit des camions entiers. Encore faut-il mettre au gabarit les ponts et tunnels. Le début de l'expérimentation est fixé pour 2007
- 2/ 40 trains par jour transportant 20 remorques chacun cela fait 800 camions. Il ne s'agit plus d'une autoroute, mais d'un « chemin vicinal »

Après cette brillante annonce, plus rien. Aucune étude, pas de travaux, des mots : « *la LGV SEA libèrera des sillons...* »

Automne 2007 : enfin un frémissement et le scoop : la mise au gabarit Tours – Bordeaux est sans doute trop onéreuse, alors on passera pas Saintes – Niort, ligne qu'il faudra électrifier. En attendant, on se contentera du Diesel

Il est toujours question d'une autoroute ferroviaire, toujours pour 15 à 20 camions par jour dans les 2 jours.

Depuis 9 ans, rien, des paroles, aucune réponse concrète aux enjeux économiques. On agit toujours dans l'urgence, en trouvant de fausses solutions qui ne répondent pas aux besoins, que ce soit par Poitiers ou Niort, les prévisions de RFF sont aberrantes.

La seule solution est une ligne nouvelle dédiée au fret. Pour cela, il faut des financements très importants : Faire la LGV SEA, c'est retarder pour longtemps cette **vraie nouvelle autoroute ferroviaire qui, ELLE, serait réellement, d'utilité publique.**

### Les incohérences des chiffres

La ligne LGV en tant qu'infrastructure ferroviaire est construite pour plus d'un siècle .les ouvrages sont construits avec de forts coefficients de sécurité.

L'actualisation économique de la LGVSEA se fait sur 50 ans. Pour les années les plus lointaines, il est pris un coefficient de croissance du PIB de 1,5% par an au lieu des 1,9% des premières années.

L'analyse capacitaire de la LGVSEA a été faite jusqu'à 50 ans après la date de mise en service ; l'offre de sillons peut progresser sans contrainte jusqu'à très long terme.

Le contrat de concession se fera au moins sur 50 ans et au maximum sur 65 ans.

Le calcul des prévisions de bruit se fait sur des prévisions de trafic à 20 ans après le démarrage de la ligne en 2016.

On peut s'interroger sur cette durée de 20 ans alors que tout est calculé sur plus de 50 ans, nous n'avons pas trouvé de justification légale, seulement une durée généralement admise mais qui compte tenu de la formidable ambition européenne de cette ligne ne demande qu'à être allongée pour être en cohérence avec la durée des investisseurs.

Le trafic à 20 ans pris en compte est calculé sur la base du trafic de la ligne actuelle prolongé jusqu'en 2016 et augmenté au fil de l'eau de 1,0% de croissance entre 2016 et 2036. Il n'intègre pas

- les nouvelles sections à l'étude   LGV Poitiers-Limoges  
  LGV Bordeaux- Toulouse  
  LGV Bordeaux-frontière espagnole
- les trains européens
- les trains de messagerie

Trois à cinq ans après la mise en route , le contrôle des protections sonores est envisagé pouvant déclencher des corrections mais sauf cas particuliers , les modifications de murs sur pont ou viaduc et les surhaussements de merlons sont particulièrement difficiles et onéreuses après des phases contentieuses que l'arrivée d'un concessionnaire ne va pas arranger .C'est une proposition belle sur le papier mais sans issue efficace qu'il faudra renouveler tous les cinq ans tant que le butoir légal ne sera pas dépassé .

↳ **Devant l'incohérence des chiffres et au nom du principe de précaution, le Comité demande que la base de calcul de niveau de bruit soit la capacité potentiel de la ligne.**

## **LE SOCIAL**

Le volet social, troisième composante du développement durable, est celui sur lequel le dossier est le moins abouti malgré les demandes, les arguments du Comité, des associations, des communes ainsi que celles des assemblées territoriales.

Dans le dossier d'Enquête (partie Présentation Générale), le projet LGV est présenté comme un projet clé dans le réseau des lignes à grande vitesse adopté par le Conseil des Communautés Européennes. C'est un maillon du Réseau des Transports Transeuropéens.

Il est placé dans une optique de développement durable (Déclaration de l'ONU de 1992 au sommet de RIO, reprise dans le traité de l'Union Européenne). Il rappelle différentes dispositions légales françaises (Code de l'environnement ).



Le Comité s'étonne de ne pas voir rappelé ici :

- ✓ Les recommandations de l'OMS concernant le bruit
- ✓ Les Directives européennes de 2002 concernant le bruit (Parlement Européen et Conseil ) et les premiers décrets d'application en France du début de 2007 .Les directives visent à définir une approche commune pour éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles du bruit et garantir l'information du public (réalisation de cartes de bruit ,proposition d'indices de mesure autre que le bruit moyen pour des bruits intermittents , protection de zone calme en rase campagne .... .)
- ✓ La Charte de l'Environnement (loi constitutionnelle de 2005): toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et l'amélioration de l'environnement ou les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable et encore le principe de précaution.

### Le bruit et les vibrations :

Malgré les éléments objectifs apportés par le Comité lors des réunions ou sur l'avis sur le dossier APS, aucune avancée notable n'a été constatée quant au problème des nuisances.

Le Comité se base sur des informations ou des études d'experts dont voici quelques exemples :  
"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 L<sub>Amax</sub> (bruit réel).

La gêne 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" ).

*"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 –). Cette appréciation résume les dangers du bruit .

En compléments de ces notes techniques, de nombreuses instances publiques ou politiques ont pris position sur ce problème :

La DRASS du Centre qui préconise dans son avis sur le dossier APS que RFF prenne en considération des indicateurs tels que le L<sub>Amax</sub> ou le L<sub>Aéq</sub> temps de passage

Le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable qui indique que la SNCF a retenu cette notion et *"que RFF ne manquera pas de compléter les études d'impact"*. (lettre de Mme Nelly Olin du 14 octobre 2005 au député Alain Claeys – Annexe 2)

La transposition de la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen qui devrait tenir 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)

Malgré cela RFF n'apporte que des réponses réglementaires au traitement du bruit et des vibrations

- ↪ **Le Comité estime qu'il est du devoir du MO d'anticiper les évolutions réglementaires à venir et qu'il ne doit pas se borner à répéter qu'il se pliera aux normes si elles évoluent.**

### La vitesse

Tous les calculs réalisés par RFF sont basés sur une vitesse de 300 km/h.

Le 17 décembre 2007, le Figaro puis toute la presse écrite, radio et télévisée se sont fait écho d'une note interne de la SNCF annonçant, qu'après des tests concluant à 360 km/h sur la ligne Paris-Marseille, elle envisageait cette vitesse, notamment sur la LGV SEA. (cf annexe 3)

A cette vitesse le bruit et les vibrations augmentent de 3db (cf. document AFSSE – annexe 4) et les basses fréquences sont prédominantes.

Le Comité considère donc que tous les calculs mentionnés dans le dossier, toutes les protections issues de ces calculs sont erronés.

- ↪ **Le Comité demande à la Commission d'enquête d'exiger une expertise sur les hypothèses de base (vitesse, trafic, signature des rames à 360 km/h...) afin que de nouvelles études quant aux incidences soient réalisées pour que les protections correspondent à cette nouvelle donnée.**
- ↪ **Le Laéq n'étant pas à l'évidence représentatif du degré de gêne (les précisions de la Directive Européenne ci-dessus ont font la preuve indiscutable), le Comité TGV Réaction Citoyenne demande la prise en compte du LAMax ou du Laéq Temps de Passage en lieu et place du Laéq et ceci sur la base d'une vitesse de 360 km/h.**
- ↪ **Les calculs de bruit doivent être 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.**

Enfin RFF ne prend en compte que les nuisances occasionnées par la LGV, mais ne tient pas compte des nuisances cumulées LGV et autre infrastructures routières ou autoroutières. Malgré les demandes répétée RFF se refuse toute étude complémentaire alors qu'il est prouvé que la multi exposition a un effet aggravant sur les nuisance.

- ↪ **Le Comité demande donc une étude sur l'impact de la multi exposition et les mesures adéquates quant aux protections.**

### **CONCLUSION**

Le projet de LGV, tel qu'il est proposé à l'Enquête publique, ne respecte pas les principes de Développement Durable.

Il remet en cause le cadre de vie de la population, l'environnement car l'aspect économique du projet en a été la seule priorité.

- ↪ **Ceci exposé, le Comité TGV Réaction Citoyenne au nom des associations adhérentes émet dans les conditions énumérées, un avis défavorable sur l'Utilité Publique du projet de LGV soumis à Enquête Publique.**

Pour le Comité TGV Réaction Citoyenne  
Patrick Lantrès  
Président