

Société | LGV : les mesures acoustiques débarquent en Gironde



La campagne de mesures acoustiques destinée à préciser le niveau de nuisances sonores des riverains proches de la LGV reliant Tours à Bordeaux, lancée fin septembre, se poursuit et vient d'atteindre ce lundi le département de la Gironde. Lisea, le concessionnaire qui gère la LGV, est pris entre deux feux : d'un côté la réglementation de 1999 qui prévoit un seuil critique de décibels, de l'autre des riverains qui se plaignent davantage des "pics" de bruit ressentis au passage des trains. Ce lundi, à Cavignac, les deux parties étaient là pour poser un premier micro.

Est-ce un avion ? Une fusée ?...

"C'est compliqué". Voilà les mots utilisés par Jean-Claude - un riverain chez qui un sonomètre a été posé ce lundi par deux techniciens du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, sous la tutelle de l'État) à Cavignac en Gironde - quand on lui demande de nous parler de l'effet réel du bruit des trains sur son quotidien. L'appareil, destiné à mesurer le niveau de pression acoustique, est posé généralement à deux mètres de la façade la plus exposée aux nuisances provoquées par le tracé de la ligne à grande vitesse reliant Bordeaux à Tours. Ces mesures se font sur 24h (de 6h à 22h, elles ne doivent pas dépasser 60 à 65 décibels le jour et 55 à 60 décibels la nuit entre 22h et 6h). La campagne, coordonnée par Lisea, a commencé fin septembre en Charente et se poursuit depuis cette semaine en Gironde. 34 micros devront être posés dans seize communes du département situées dans un périmètre délimité, entre Lapouyade et Ambarès.

Au départ, Lisea devait mesurer cent points d'écoute. Depuis, des riverains se sont plaints et une soixantaine de maires de communes ont été consultés, faisant remonter le nombre de mesures réelles à 300 points d'écoute sur toute la longueur de la ligne. Dans le détail, certains élus sont d'ailleurs particulièrement montés au créneau comme Brigitte Misiak, maire PS de Marsas, pour qui ces nuisances nouvelles sont comparables à "un avion qui atterrit". "Nous ne devons avoir qu'un seul capteur de mesure sur la commune de Marsas. À l'issue de notre rencontre le 21 juillet, nous avons obtenu six capteurs de mesure et nous avons demandé à ce que ces mesures se fassent le plus tôt possible", a notamment déclaré l'élue lundi sur Sud Radio. Dans le courant de l'été, elle a lancé une pétition qui, pour l'heure, a obtenu 428 signatures. Ce n'est, bien sûr, qu'un exemple parmi d'autres.

Dans une lettre signée par le président de Lisea, Hervé le Caignec, datant du 19 juin 2017, il était précisé au maire

de Cavignac qu'après un travail de sélection des sites de suivi (sites situés à moins de 100 mètres/sites "sensibles pour lesquels sont définis des objectifs spécifiques"/sites dont les niveaux sonores sont "tout juste inférieurs aux niveaux réglementaire"), le concessionnaire "ne prévo(ya)it pas d'intervenir au cours de cette campagne". Comme pour Marsas et d'autres communes proches du tracé, les choses ont depuis évolué : à Cavignac, deux mesures seront ainsi effectuées. La maison près de laquelle a été posé le micro ce lundi bénéficiait cependant d'un "avantage" : les trains y passent sur une ligne enterrée. Pas vraiment suffisant pour diminuer le bruit selon Jean-Pierre Raso, voisin proche. "Même ici où c'est enterré, on l'entend arriver; ça fait comme un bruit d'orage qui éclate, une vibration. Pour ceux qui vont un peu moins vite, ça passe, mais ceux qui vont à fond la caisse (c'est à dire à plus de 300 km/h), on l'entend vraiment. Je pensais que ça allait siffler, mais c'est plus qu'un sifflement".

Des mesures contestables ?

Le problème de ces mesures, c'est qu'elles sont effectuées selon une norme sonore, une moyenne de 60 décibels ramenée à la journée. Or, les riverains concernés par les nuisances y opposent des "pics d'intensité" lors du passage des trains, lissés pour obtenir la moyenne demandée (moments de silence compris). Ainsi, en moyenne, on compte sur la ligne reliant Bordeaux à Tours 57 trains par jour, et leur passage situe momentanément le niveau sonore entre 85 et 90 décibels. "La loi date de 1977, il va falloir sérieusement revoir les fondements juridiques qui encadrent cette problématique, ça me paraît un peu obsolète. Les résultats vont certainement rentrer dans les clouds", déclare sans grand illusion le maire LR de Cavignac, Jean-Jacques Édard. "Quand on fait une moyenne sur 24h, on a du mal à apprécier la nuisance par rapport à ce que c'était avant pour les riverains qui habitent à proximité de la ligne". Après vérification, la réglementation ayant fixé le nombre de décibels actuellement autorisés est en vigueur depuis le 8 novembre 1999, celle de 1977 concernant uniquement les autoroutes. Reste que les riverains de Bordeaux-Tours sont loin d'être les seuls à se poser la question. Ce lundi, un député LREM a écrit à quatre ministres pour demander "une révision des méthodes de mesures des décibels".

Il faut dire que même si elle est bien postérieure aux années 70, la loi accuse quand même sa majorité. Jean-Jacques Édard se désole d'ailleurs qu'elle n'évolue pas aussi vite que les lois environnementales. "On m'a fait faire marche arrière pour l'implantation d'une zone d'activité sur Cavignac parce qu'on avait vu un papillon et un batracien dans une étude environnementale sur une zone de développement économique. On pourrait dire qu'il y a une prédominance des lobbys environnementaux sur le politique", s'emporte-t-il. "Des lois ont interdit les avions de passer le mur du son sur les continents, ils le font au large. Les trains, ce sera plus compliqué", continue-t-il. "La LGV relie les grandes capitales. Nous, on regarde passer les trains, c'est tout ce qu'on fait. C'est la première fois qu'il y a un investissement terrestre dont je ne peux espérer aucun retour sur investissement. On veut bien accepter d'être bousculés sur nos territoires, mais il ne faut pas qu'on considère qu'on peut tout faire avec nous".

De son côté, Lisea semble se retrancher derrière ces normes sonores, promettant que si des changements s'opéraient dans le trafic, les mesures seraient refaites. Dans le cas échéant où cette moyenne sonore dépasserait le cadre réglementaire, la société s'engage à installer des dispositifs adaptés, comme des murs antibruit. En plus des nombreux "comités de suivi" pilotés conjointement avec les maires des collectivités et les services de l'État, la commune de Marsas (encore elle) a, par exemple, ouvert un cahier de doléances. Le sujet est donc largement considéré par les municipalités, même les plus réduites, comme le confirme Thierry Charlemagne, directeur Environnement et Développement durable de LISEA. "La gêne est assez générale. Sur 340 kilomètres de ligne, on a eu environ 350 plaintes de riverains, dont des pétitions ou courriers groupés", précise ce dernier, avant d'ajouter que l'on "constate quand même plus de plaintes dans les milieux ruraux que dans les grandes villes". Que faire, alors ? Diminuer la vitesse des trains ? "On a transmis cette idée à la SNCF, on n'a aucun pouvoir", botte en touche le responsable. "On prendrait une initiative autre que celles réglementées, on viendrait nous le reprocher".

Un processus au long cours

Or, si les prix de l'immobilier flambent le long des grandes villes situées sur le tracé de la LGV, il en est tout autrement pour les communes les plus rurales et dont les habitants ont des maisons situées à proximité des voies, dont la valeur immobilière est, du même coup, fortement dépréciée (sans doute depuis le moment où la LGV Tours-Bordeaux a été déclarée d'utilité publique en 2011). Sur ce point, la justice se range souvent derrière les exploitants. En 2013 par exemple, un couple de Maillé (Indre-et-Loire) ayant demandé la condamnation de Liséa à leur verser 90 000 euros de dommages et intérêt suite à la dépréciation de la valeur de leur propriété avait été débouté. Pour ce qui est de Bordeaux-Tours, Lisea a déjà pris des mesures de protection acoustique sur une centaine de kilomètres via Cosea, consortium piloté par Vinci (chargé du chantier) avant la mise en service de la ligne. Problème : non seulement ces murs ont été jugés "trop bas" par les riverains et seraient "entrecoupés à plusieurs niveaux" mais, d'après ce que confie Thierry Charlemagne, "les mesures préventives coûtent beaucoup moins cher" que la réalisation d'un mur antibruit "construit quand la ligne est déjà en circulation". Sans compter le fait que les précédentes études acoustiques faites en amont du projet ont été réalisées en simulant le trafic d'ici 2036, soit 125 trains par jour...

Les habitants concernés par ces nuisances n'ont donc plus qu'une chose à faire : attendre. "Cinq à six semaines" pour obtenir les résultats, qui seront communiqués aux maires et aux riverains des communes concernés par les points de mesure. De nouvelles réunions publiques "sectorielles" (pas forcément une pour chaque commune, donc, mais en tir plus groupé) commenceront dans le courant de la première semaine de décembre en Charente-Maritime et pas avant début 2018 pour les autres départements. Sans compter que question bruit, les anciennes rames du réseau Atlantique en feraient davantage que les Océanes, en raison de leur âge. Or, si une quarantaine de nouvelles rames doit être livrée par Alstom à la SNCF, à raison d'une par mois jusqu'à fin 2019, la fin du réseau Atlantique n'est pas programmée avant 2024. De quoi prendre les devants ? "Il va falloir obtenir quelque chose de toute façon, et pour les riverains et pour le prolongement éventuel des lignes vers le sud de Bordeaux. Dans les conditions actuelles, les nuisances que nous avons ne sont pas vraiment un bon point pour les concepteurs politiques et techniques de ces LGV. Ici, l'infrastructure est faite, on ne va pas la changer. Mais je ne

suis pas très inquiet parce que dans ce contexte, je pense que tout le monde aura à coeur de régler le problème ici", ajoute le maire de Cavignac, avant de conclure lapidairement que "tout le monde a intérêt à ce que ça marche. Le problème, ce sera de savoir le niveau d'acceptation de chacun".

Ce dernier compte bien voir le dossier arriver à son terme : une réunion est prévue entre les maires et le sous-préfet à la toute fin du mois d'octobre. Dernière précision : si ces mesures tiennent compte du bruit, pour les vibrations, c'est une autre histoire. Si Jean-Pierre Raso témoigne bien de "portes qui claquent", il devra encore attendre : Lisea est actuellement en train d'analyser les réclamations sur ce sujet, de l'aveu de Pierre Couturier, le "chargé environnement" du concessionnaire. "Il faudra calculer s'il n'y a aucun risque de dommages sur le bâti. Cela dépendra de la distance de la ligne, de la nature du sol, de l'âge du bâti". Et même si les plaintes concernant les vibrations seraient "moins importantes" que celles du bruit, dans le cas échéant où des mesures devaient être faites, ce serait dans un "cadre réglementaire moins précis", sur "un mur porteur ou en milieu de plancher". Voilà qui préfigurerait presque un autre dossier potentiel à déposer sur le bureau des maires dans les mois à venir. La campagne de mesures sonores du CEREMA, elle, doit durer jusqu'au printemps prochain.



Romain Béteille

Crédit Photo : RB

Publié sur aqui.fr le 24/10/2017

[Url de cet article](#)