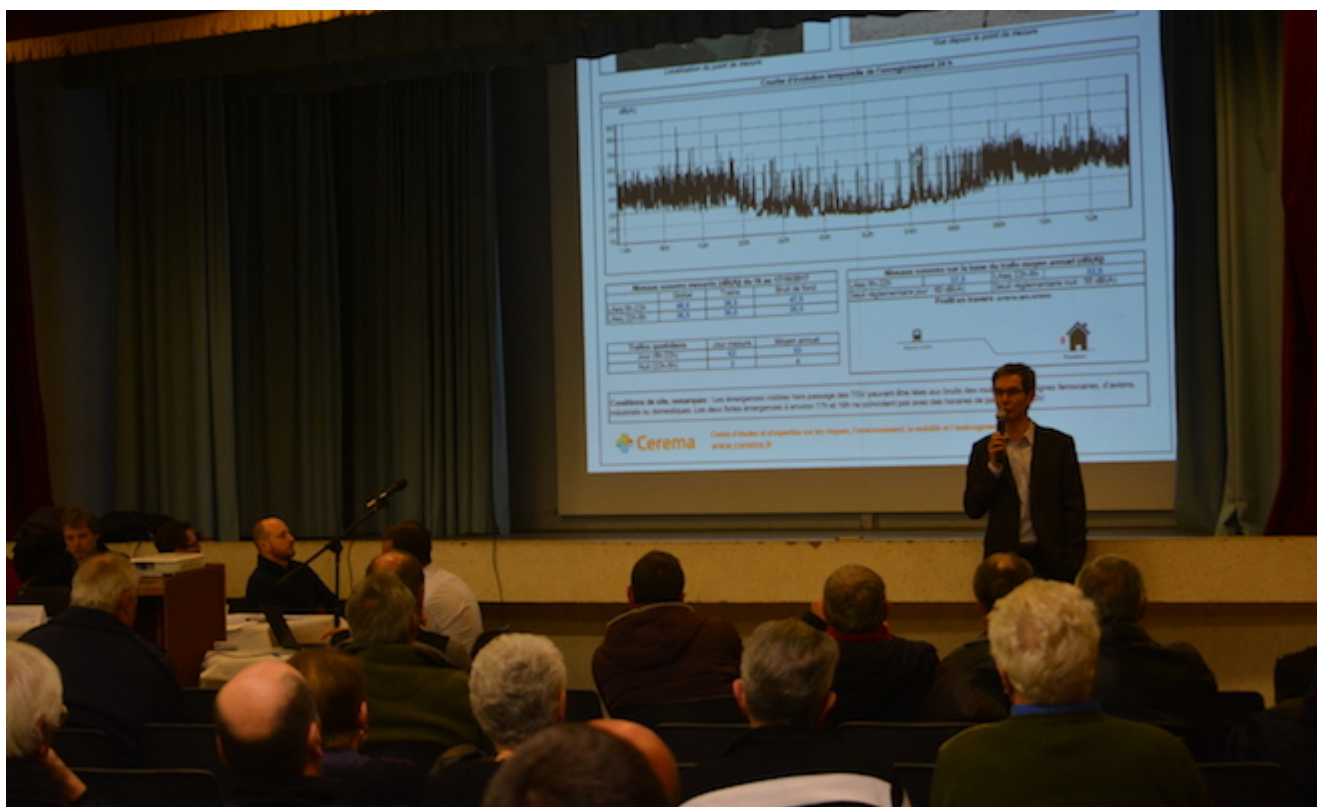


Société | LGV : En Charente-Maritime, des mesures sonores "dans les normes"



Quelques chaises vides mais beaucoup d'esprits échauffés et un concessionnaire pris entre des riverains excédés par les nuisances sonores et une législation de mesure que beaucoup jugent déjà obsolète. C'est un peu le bilan que l'on a pu tirer de la première réunion de restitution des résultats des mesures acoustiques censées apporter une réponse aux nuisances sonores de la nouvelle ligne LGV Bordeaux-Paris, à Clérac en Charente-Maritime. Qu'ils soient de Clérac même, Montguyon, Mesnac, Bosesse-et-Martron ou Saint-Martin d'Ary, les riverains présents sont repartis bredouilles.

"On n'est pas étonnés, on savait très bien qu'ils arrivaient avec de très bons résultats", se désolait ce jeudi Michel Quod, deuxième adjoint au maire de Clérac au moment de la restitution des premiers résultats des mesures acoustiques effectuées en Charente-Maritime. 25 enregistrements de 24h ont en effet été effectués sur les six communes de ce département par le CEREMA, un centre d'études et "d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement", mandaté par le concessionnaire de la nouvelle ligne LGV Bordeaux-Tours. Ils font partie d'une campagne plus large concernant 71 communes, 300 points de mesure acoustiques suite aux quelques 390 réclamations reçues. Fin octobre, les débuts de cette campagne de mesures en Gironde avaient déjà permis aux habitants et aux élus locaux d'émettre des doutes sur le bien fondé de la norme sonore à respecter, qui ne doit pas dépasser 60 décibels de moyenne en journée et 55 de nuit, la dite réglementation datant de 1999. Les résultats en eux-mêmes ne sont pas vraiment favorables aux riverains, qui ont maintes fois souligné des "pics d'intensité" de bruit lors du passage des trains.

Norme contre ressenti

Dans le détail, sur les 25 points de mesure effectués tout au long des 20,17 kilomètres de lignes (dont 19 rajoutés en concertation avec les mairies), aucun ne dépasse le seuil réglementaire moyen, tous se situant en journée entre 37,5 décibels pour le lieu dit Bourg à Bosesse et Martron à un maximum de 54,5 décibels pour les sites de La Bourdolle et Le Rigaud à Montguyon. Le département, qui dispose selon les chiffres fournis par Lisea de 5,74 km de merlons et murs acoustiques "en cumul sur les deux côtés de l'infrastructure", ne présente donc aucun cas obligeant le concessionnaire à procéder à de nouveaux aménagements. Le problème, selon les riverains, qui

voient passer plus de 60 trains par jours à côté de chez eux (certains à 100 mètres, d'autres à 300). "Je vendais des aspirateurs industriels qui respectaient une norme AFNOR de 80 décibels. À la maison, quand j'allume le mien et que le train passe, je n'entends plus l'aspirateur. Je ne sais pas comment vous avez fait vos calculs, mais je ne suis pas convaincu", a tempêté Michel Quod, qui est loin d'avoir été le plus virulent de tous les témoignages. Dans le détail, les pics sonores constatés sur une des 25 fiches que nous nous sommes procurée, dépassent à intervalles réguliers la norme moyenne en vigueur, se situant souvent entre 70 et 80 décibels. Dans la salle, un habitant d'Aubie-et-Espessas en Gironde tonne : "Par qui est payé le CEREMA ? Pour être indépendant, il ne faut pas être payé par Lisea pour pouvoir effectuer des mesures justes qui soient au bon endroit et qui conviennent à tout le monde". Réponse de l'intéressé : "C'est à nous de prendre en charge les frais liés à nos obligations. Je crois savoir que sur certaines communes, il y a d'autres mesures qui sont faites par d'autres bureaux d'étude non commandités par Lisea. Ce sera la bonne occasion pour vérifier si les chiffres annoncés sont conformes ou non".

Les principaux arguments des riverains sont déjà connus : remise en cause des calculs et des mesures effectuées sur 24h, modifications sur le tracé de la ligne effectués après les réunions publiques, pertinence des sites de mesure choisis, présence de "couloirs de bruits" non pris en compte car "pas forcément situés là où il y a eu des mesures", variation du bruit en fonction du type de train (ceux à deux étages ayant été particulièrement pointés du doigt par des membres d'associations locales)... Le résultat et les réponses de Lisea et du Cerema sont toujours les mêmes, bloquées par une législation sans laquelle rien n'est visiblement possible. "Il y a des modélisations qui avaient été faites au titre du contrat de concession, le concessionnaire était soumis à une réglementation qui a d'ailleurs été appliquée sur d'autres LGV. Aujourd'hui, on constate des nuisances dont vous faites état et qui sont très difficiles à supporter. Il fallait dans un premier temps être capable de démontrer que les exigences qui s'appliquent au concessionnaire étaient respectées, c'était le premier pas pour que des discussions puissent avoir lieu avec les services de l'État pour savoir si des solutions étaient possibles ou pas. Pour l'instant, les résultats démontrent que c'est respecté", répond Thierry Charlemagnen directeur environnement et développement durable chez Lisea. Quant aux exigences, "ce n'est pas Lisea qui les fixe".

La suite (?)

Alors que faire ? Pas grand-chose en fait. "Hormis faire pression comme maintenant, c'est tout ce qu'on peut faire (...) On était persuadés qu'on entendrait le train mais pas comme on est en train de l'entendre aujourd'hui. Ce qu'on demande à Lisea, c'est ce que demandaient les associations, les maires : trouver des moyens pour atténuer le bruit ou changer la législation. Je comprends que pour les riverains, c'est quelque chose de très pénible. Beaucoup de gens ressentent aussi des vibrations, et l'immobilier, il ne faut même pas en parler. Pour l'instant, on ne connaît pas de gens qui veulent vendre leur mobilier autour de la ligne chez nous, mais ils sont inquiets, c'est sûr", nous dit Michel Quod. En Indre-et-Loire, on est déjà en train d'essayer de négocier des mesures plus longues, "sur une commune pendant cinq jours". À Clérac, on aimerait bien aussi avoir droit à ce traitement de faveur. "C'est ce qu'on demande...", espère l'élu local.

Quant aux cadences de trains qui vont aller en s'accéléralant, comme le veulent les projections (125 trains par jour en 2036), il ne faut pas s'attendre à ce que les règles changent de sitôt, comme l'a soufflé Raphael Gerard, député LREM de Charente-Maritime. "Concernant la modification des normes, on peut déjà sans doute dire qu'elle sera sans effets pour ce projet là. Ce n'est malheureusement pas rétroactif mais ça peut éviter de reproduire les mêmes erreurs sur de futurs chantiers programmés ou qui pourraient survenir. Le deuxième temps pour tous les habitants de la Haute Saintonge mais aussi tous les riverains de cette LGV, ce sera de trouver des moyens pour, au cas par cas, apporter des solutions concrètes. On voit bien que c'est un sujet compliqué, qu'il y a une notion de norme et une notion de ressenti qui peuvent être très différentes d'une personne et d'un endroit à l'autre", tempère-t-il. "Je ne sais pas si c'est LISEA qui construira les murs anti-bruit mais c'est clairement un sujet dont il faudra s'emparer et qu'il faudra discuter pour financer ces solutions. Des mesures multiples seront sans doute à prendre au cas par cas. Tous les députés, quelque soient leurs couleurs politiques seront là pour porter ces sujets. Il y a déjà eu beaucoup de questions posées au gouvernement, j'ai moi-même écrit à la ministre il n'y a pas très longtemps sur ces sujets de circulation et de nuisance de la LGV, la déficience des dessertes locales étant elle même un sujet. On est sur des territoires très enclavés et qui, du coup, ne vivent cette LGV qu'au travers des nuisances sans en avoir vu les bénéfices. Ça contribue à cristalliser un peu les ressentiments".

Pour ce qui est du problème des vibrations ressenties "dans environ un tiers des réclamations", un représentant de Lisea affirme avoir commandé une cartographie en mesurant les impacts, toujours auprès du Cerema, qui devrait être croisée avec les plaintes reçues dans le courant des premiers mois de 2018 (janvier-février). "J'ai des voisins qui vont devoir vendre leur maison au rabais, ils viennent de perdre leur vente", affirme une dame dans la salle. Les conclusions ne seront pas pour autant remises en cause, du moins pour l'instant. 20h30. Il est déjà temps de ramasser les micros. Éliane est devant la scène, avec sa fiche de mesure entre les mains. On lui demande ce qu'elle compte faire pour sa maison, située à 110 mètres. "Rien", nous répond-t-elle. D'autres réunions "sectorielles" doivent se tenir jusqu'à l'été 2018 et seront "communiquées au fur et à mesure", affirme Lisea. "D'un côté, il y a ceux qui vont repartir l'esprit tranquille en ayant respecté les normes et de l'autre, ceux qui s'en iront frustrés car aucune réponse n'a été prise en compte", colère François Bastere, maire de Montguyon. "Pour notre part, nous avons rendez-vous avec le préfet le 18 décembre pour faire remonter ces difficultés, on ne va pas laisser les choses en l'état et on va continuer à se battre pour une qualité de vie que, depuis le 2 juillet dernier, nous n'avons plus".



Romain Bêteille

