

## **Réunion / CGEDD du lundi 17 juin 2019**

### **Les demandes du CRI 72**

Le CRI 72 souscrit aux remarques qui ont été faites par le CRI 35 lors de la réunion du 11 juin 2019 à Rennes.

La mission du CGEDD a déjà reçu ces remarques en version texte (développée) et en version diaporama (abrégé).

Vous les trouverez en pièces jointes.

Force est de constater que si la mission a bien écouté les doléances des riverains et reconnu leur souffrance, elle n'y apporte que des remèdes très limités et sans véritable solution.

Faut-il qu'il y ait des drames pour que les nuisances soient réellement prises en compte ?

#### **1° Nous regrettons**

Un rapport remis avec 6 mois de retard sans information aux riverains (nous l'attendions depuis Novembre 2018) et il a été transmis au CRI72 par la presse.

Un rapport dont le périmètre d'action a été limité à la section courante de la LGV. Or les habitants de Thorigné-sur-Dué et de l'est de Connerré ( donc hors périmètre ) subissent aussi les nuisances sonores depuis la mise en service de la LGV.

Un rapport qui ne préconise, comme remède aux nuisances supportées par les riverains, que 2 450 m de mur anti-bruit, sur les 374 km que représentent les deux rives de la LGV.

Un rapport qui propose 11 M d'€ de travaux payés pour moitié par l'Etat et pour moitié par les collectivités locales.

#### **2°) Nous demandons une révision du seuil de 80 dB.**

La mission fixe un seuil de 80 dB (se fondant sur les courbes isophoniques des études et non des mesures réelles) en deçà duquel il n'y aura rien de fait pour atténuer le bruit.

- Nous contestons la validité de ce critère et demandons qu'un seuil inférieur soit pris en compte : 72 dB comme détaillé dans le calcul reposant sur les recommandations de l'OMS.

- En effet, pour limiter les problèmes de sommeil, à l'intérieur d'une chambre, il ne faut pas de pics de bruit qui excèdent 42 dB. Il est d'usage de considérer que la façade d'une maison atténue un bruit provenant de l'extérieur de 30 dB.

**Il est donc aisé de calculer qu'un bruit extérieur ne doit pas excéder 42 dB + 30 = 72 dB.**

Et ceci notamment pendant une période de « nuit » qui devrait être beaucoup plus étendue pour respecter les besoins de sommeil à tous les âges de la vie (voir la version détaillée).

**3°) Nous demandons que la période de nuit soit étendue : de 21h à 7h.**

**4°) Nous demandons la liste des maisons identifiées comme « cas à traiter ». Et que les travaux soient menés sans délai pour ces personnes en grande souffrance.**

**5°) Nous demandons que ce soit la date de la DUP du 26/10/2017 qui soit retenue comme date de référence pour bénéficier des protections prévues et non la date de juin 2006.**

**6°) Nous demandons d'intégrer les résidences secondaires dans la liste des maisons concernées car ce sont souvent de futures résidences principales.**

**7°) Nous demandons qu'une véritable étude de terrain soit menée par des techniciens capables d'identifier sur place les remèdes efficaces qui peuvent être apportés et pour quel coût. Et que les associations et élus y soient associés.**

C'est ce travail que les riverains attendaient de la mission.

Et ce, avec une réelle volonté et dans des circonstances habituelles : nous avons en effet remarqué lors de la visite de terrain de la mission que les TGV étaient mystérieusement très peu bruyants ce jour-là ! Monsieur le Préfet, présent lors de ce déplacement, l'a d'ailleurs constaté.

**8°) Nous demandons que le critère de moyennes de bruit soit abandonné pour le futur. Ou au moins révisé.**

La mission persiste à recommander les moyennes de bruit alors que tout démontre qu'elle sont totalement inadaptées. Elle ne prend même pas en compte les nouvelles recommandations de l'OMS : 54 dB le jour, 44 dB la nuit.

**9°) Nous demandons que la France applique certaines règles comme cela se fait dans des états européens :**

- taxer le passage des trains bruyants de 5 centimes d'€ par km et par wagon (comme aux Pays-Bas),
- subventionner l'achat de trains peu bruyants,
- réduire la vitesse des TGV dans les zones peuplées (comme en Allemagne).

À ce sujet, si le rapport de la mission confirme bien que la baisse de la vitesse de 320 à 250 Km/h diminue le bruit des trains de 5 dB, il faut aussi admettre que cette baisse permettrait une importante économie d'énergie électrique, ce qui permettrait de se mettre en accord avec les recommandations française et européenne en matière d'économie d'énergie !

**Bref, la mission a rempli ce qui lui était demandé :  
donner une impression d'écoute des riverains  
et limiter les engagements financiers.**