

# L'insupportable quotidien des riverains de la LGV Paris-Rennes

Depuis l'inauguration de la ligne à grande vitesse, leur vie est bouleversée. Habitant les départements ruraux traversés par le TGV, ils voient passer un train qui passe jusqu'à cent fois par jour au pied de leur maison. Dans ce vacarme assourdissant, ils veulent se faire entendre.

STÉPHANE KOVACS

Quand on n'est pas prévenu, on commence inmanquablement par regarder le ciel. Mais quel est ce grondement assourdissant qui se rapproche à toute vitesse ? « En général, nos visiteurs croient à un avion, raconte Michel Savignard, devant son coquet pavillon de Neuville-sur-Sarthe. Alors ils se figent, lèvent les yeux et s'écrient : "Ah, la vache !" Je leur réponds : "Ben non, c'est le train !" » Nuisances sonores, visuelles, électromagnétiques, maisons dépréciées, vibrations, fissures, insomnies, maux de tête, dépressions... Interminable est la liste des doléances des riverains depuis l'inauguration, le 2 juillet 2017, de la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Rennes. Dans trois départements, l'Ille-et-Vilaine, la Mayenne et la Sarthe, des milliers d'habitants exaspérés par cette « ligne grand vacarme » se sont regroupés en Collectifs pour la représentation des intérêts (CRI) des riverains. C'est le cri d'une France rurale qui en a assez de regarder passer les trains en se bouchant les oreilles. « Pourquoi faudrait-il que certains souffrent autant, quotidiennement, pour que d'autres puissent se déplacer plus vite ?, s'insurge Régis Cerbelle, maire de Chantenay-Villedieu, charmant village sarthois du XIIIe siècle balaféré par la LGV. Tout est fait pour les villes. Et nous, on devient quoi, là-dedans ? On crève ? Ça va être un long combat, à la Notre-Dame-des-Landes. Les zadistes, les "bonnets rouges", les "gilets jaunes" ont gagné. Doit-on recourir à la force pour se faire entendre ? Quelqu'un qui prend 90 décibels cent fois par jour, c'est logique qu'il finisse par péter les plombs ! » Par deux fois déjà, des actions de sabotage ont été stoppées au dernier moment.

La LGV, qui met la capitale bretonne à une heure trente de Montparnasse, a fait gagner 38 minutes aux Rennais. « Mais nous, Sarthois, n'en tirons aucun bénéfice : la plupart des trains ne

s'arrêtent pas au Mans !, souligne Laure Artru, médecin et présidente du CRI 72. On est tout le temps sous tension. Le côté aléatoire est très pénible. Chaque soir, on se demande à quelle heure on va bien s'endormir... Et dire qu'on nous avait promis que ça ne ferait pas plus de bruit qu'une machine à laver ! » Leurs innombrables courriers à la SNCF et à Eiffage - qui a réalisé le chantier et assure la maintenance des voies - sont restés lettre morte.

## **De 5 h 20 du matin jusqu'à plus de minuit**

Sur les quelque 7 000 habitants touchés dans 24 communes sarthoises, près de 700 ont déjà constitué un dossier. « Les gens ont le sentiment qu'on s'est fichu d'eux, constate leur avocate, Me Corinne Lepage, ancienne ministre de l'Environnement. Nous lancerons la procédure dans quelques semaines. L'idée est de faire comprendre à la SNCF que son intérêt financier est de réaliser des protections phoniques plutôt que de répondre à toutes les demandes d'indemnisations. » Les riverains de la LGV Tours-Bordeaux, qui ont « exactement les mêmes problèmes », rapporte Patrick Lantrès, président du comité TGV Réaction citoyenne, ont choisi le même cabinet pour les défendre.

« J'ai compté un train toutes les 13 minutes en moyenne ; c'est le métro à la campagne ! », s'exclame Patrick de Montjoie, agriculteur, dont les fenêtres donnent sur un viaduc à 300 mètres. De 5 h 20 du matin jusqu'à plus de minuit parfois, le passage de quelque 80 à 90 trains - davantage le week-end - rythme ses journées. Le bruit varie en fonction du vent, de la composition du convoi, de l'âge du matériel, de la position - aérienne ou enterrée - de la ligne, de la présence de protections acoustiques. Il est « supportable », admettent les riverains, lorsque la vitesse ne dépasse pas 250 km/h, mais devient « intenable » lorsqu'elle atteint 300 km/h.

À Savigné-l'Évêque, chez les Coroller, on vit dans le noir, fenêtres à double vitrage, rideaux roulants et volets épais fermés. Avec la radio allumée dans toutes les pièces, en fond sonore. On ne déjeune plus sur la terrasse, côté sud, là où donnent justement le salon et la chambre : le train passe à 250 mètres. « On nous avait promis un merlon de 4 mètres de haut par rapport aux rails ; il ne fait que 2 mètres !, se plaint François Coroller. On n'a jamais été contre le train ! Mais là on le voit et on l'entend 100 à 120 fois par jour ! Quand je regarde la télé, dans les combles, j'ai des fourmillements qui me montent dans les jambes. Et jusque dans le garage, ça vibre : j'ai vu mes tournevis trembler dans leur présentoir. L'hypertension de mon épouse est repartie à la hausse. Quant à moi, j'ai perdu 7 kilos et j'ai des troubles de mémoire. » Assistante maternelle, sa voisine s'est vu retirer la garde d'enfants qui n'arrivaient plus à faire la sieste. À côté, chez les Moulin, Max, 7 ans, a trouvé la solution : il a demandé à ses parents de lui acheter... un casque de chantier, qu'il met chaque soir pour dormir.

C'est une belle demeure XVIIIe, avec plafonds peints à caissons, qu'Anne-Marie et Gérard ont restaurée pierre après pierre, pour ouvrir un écogite 4 épis en 2005. « Quelle paix ! Quelle

harmonie avec la nature ! », se sont enthousiasmés des clients dans les premières pages du livre d'or. Mais Les Grandes Haies, à Degré, sont situées à 150 mètres de la LGV. « On a bien eu quelques habitués des 24 Heures du Mans qui évidemment, quand ils rentrent le soir, trouvent ça calme... Mais là, il n'y a aucune réservation pour cet été ! », se désolent-ils.

Quand Alain et Jacqueline Tertereau ont acheté, en 1977, « pour passer une retraite paisible », leur maison de Coulans, on ne parlait pas de TGV... Aujourd'hui, ils se retrouvent à 70 mètres de la voie, et « ça devient une obsession, observe Alain. Des fois même on pense au suicide ! ». Son épouse a signalé une dépression à l'Agence régionale de santé : « Le bruit est enfoui dans ma tête ; il ne s'en va pas », soupire-t-elle. « Dans le salon, les fenêtres vibrent, la frissette s'écarte, le buffet se fissure. Une fois, un bibelot est tombé de la cheminée, détaille-t-elle. Dans notre chambre, ça monte à 85 dB. » Dehors ? « On faisait de longues promenades dans le bois, se souvient Jacqueline. Maintenant, on n'a plus qu'un quart d'heure de répit entre des pics qui peuvent atteindre 106 dB. On a arrêté le potager. On aimerait vendre, mais notre maison a perdu 40% de sa valeur... »

Même dilemme pour Michel et Colette Savignard, qui ont fait construire leur pavillon il y a quarante-trois ans. La ligne est à 90 mètres, tout à fait visible entre deux murs antibruit. « À cause des fissures, j'ai dû refaire toute ma salle à manger !, s'énerve Michel, ancien routier. À chaque fois que le TGV passe, ma télé se coupe ! » La véranda à triple vitrage, par exemple : ce jour-là, le sonomètre, posé sur la table, passe de 28 à 72 dB. Dehors, près de l'épaisse haie de thuyas, il s'affole : 89 dB ! « J'en ai perdu mes cheveux, j'ai de l'hypertension... Faut pas venir me chercher !, lance-t-il. Et vous savez ce qu'ils m'ont dit, chez Eiffage ? "À votre âge, vous allez perdre de l'audition... bientôt vous n'entendrez plus les trains" ! » Patron de l'agence Nestenn Immobilier à Châteaugiron, en Ille-et-Vilaine, Charles Fresnel constate une décote d'au moins 30 % pour les biens proches du tracé.

## « Grande balafre »

Chantenay, jusqu'ici plus connu pour son prieuré en pierre de calcaire et sa fête des rillettes, est désormais mutilée par une « grande balafre » de 8,5 km. « La ligne, qui passe à 400 m du centre, a avalé 100 hectares de terres agricoles et deux exploitations, enrage le maire, également président de l'Association des élus contre les nuisances (Aden). Et comme les maisons ont perdu de la valeur, j'ai perdu des droits de mutation, ainsi que des taxes foncières et d'habitation... » Quant au camping et son plan d'eau, ils n'ont plus de clients. « On a tous reçu des gens en pleurs, poursuit Régis Cerbelle. Chez une famille qui vit à 50 mètres de la ligne, la contre-cloison vibre à chaque passage du train, et cogne la tête de lit de leur gamin ! »

Chez Eiffage, on se dit surpris par « ces mouvements absolument inédits ». « La partie Paris-Le Mans a été construite il y a vingt-cinq ans, et n'a pas suscité tant de protestations !, fait remarquer

Marc Legrand, président d'Eiffage Rail Express. C'est une vraie préoccupation pour nous de voir un certain nombre de personnes décrire une situation difficile, voire de détresse. Mais nous avons fait mesurer le bruit par un organisme indépendant, sur une quarantaine de points dans les trois départements traversés : tous étaient conformes à la réglementation nationale sauf un, qui l'est désormais. Si la loi devait changer, bien sûr nous la respecterions... » Jeudi dernier, les CRI ont remporté une première victoire : au lieu de retenir pour seul paramètre la « moyenne de bruit » lissée sur une journée, un amendement voté par le Sénat adopte la notion d'« émergence de bruit », pour tenir compte de ces pics qui insupportent les riverains. « Pose d'absorbeurs sur les rails, carénages de pantographes... il y a encore bien des aménagements possibles, insiste Laure Artru. Et pourquoi la vitesse des trains ne serait pas limitée à 250 km/h, comme en Allemagne ? On a calculé que les voyageurs ne perdraient que 8 minutes, et nous on aurait 8 dB en moins. » Attendu pour novembre 2018, le rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), chargé par le gouvernement de trouver des solutions, « n'a pas encore été rendu ». Quant à la SNCF, sollicitée à maintes reprises par les riverains comme par Le Figaro, elle continue de faire la sourde oreille.