



Intervention du CRI 72 au Sénat Réunion du jeudi 20 février 2020

Trois personnes se sont partagées les interventions pour le CRI 72.

1 ère interlocutrice :

Laure Artru, présidente du CRI 72, rappelle la situation particulière du département de la Sarthe :

- 45 000 habitants dans les communes traversées par la LGV
- 8 000 habitants sont impactés
- la topographie des lieux est défavorable
- la LGV traverse la Sarthe sur 75 km
- la Sarthe est traversée par tous les TGV, Paris-Rennes et Paris-Nantes et voit donc passer sur son territoire la totalité des trains.

Il faut par conséquent baisser le bruit des trains à la source : c'est-à-dire, **baisser la vitesse des TGV !**

Cette proposition a jusqu'à maintenant été balayée comme irrecevable car ne répondant pas à la destination d'une Ligne à Grande Vitesse.

Deux arguments principaux devraient pourtant lui réserver un accueil favorable :

- dans son rapport, la mission du CGEDD, indique dans ses préconisations, que pour qu'une mesure de réduction du bruit soit recevable, il faut qu'elle **diminue le bruit d'au moins 3 dB**.

Ce serait le cas pour une **réduction de la vitesse en passant de 320 km/h à 250 km/h**.

Extrait du rapport du CGEDD p. 55 :

« Ainsi, la variation en LAeq tp d'un train est de 2,4 dB(A) entre 250 et 300 km/h, de 0,8 dB(A) entre 300 et 320 km/h, et de 3,2 dB(A) entre 250 et 320 km/h. »

Arguments en défaveur de la baisse de la vitesse exposés dans le rapport du CGEDD :

p. 56, la mission remet en cause les calculs faits par le CRI 72 :

« À partir de l'enregistrement le 17/03/2018 de la vitesse du TGV Paris-Rennes de 10h56-12h24, qui roule à une moyenne de 293 km/h, le CRI calcule la perte de temps sur 210 km, (soit depuis 40 km avant Connerré jusqu'à Domloup, environ 5 km avant Rennes, pour une vitesse de 220 ou 250 km/h au lieu de 293 km/h). Le CRI conclut à des pertes de temps respectivement de 14 et 7 minutes pour le trajet Paris-Rennes. Dans les faits, une limitation à 220 km/h ou 250 km/h conduirait également pour les raisons évoquées ci-dessus à des vitesses moyennes en deçà de ces valeurs. La réelle perte de temps, par rapport à un matériel qui roule à une vitesse maximale de 320 km/h, est sur 210 km la différence entre 320 km/h et 220 ou 250 km/h, soit une perte de temps de près de 18 minutes pour un matériel roulant à 220 km/h ou de plus de 11 minutes pour un matériel roulant à 250 km/h, ce qui est très conséquent sur un trajet d'une heure et 28 minutes. Il faut rappeler que ces pertes de temps affecteraient non seulement les voyageurs sur le trajet Paris-Rennes, mais au-delà, par exemple sur les trajets Paris-Brest et Paris-Saint-Malo. Le gain sonore correspondant est de l'ordre de 3,2 dB(A) à 250 km/h et 4,9 dB(A) à 220 km/h. »

p. 56, la position de principe est posée :

« La mission n'a pas retenu la solution de diminution de la vitesse maximale sur l'ensemble du linéaire grande vitesse. Le ralentissement de la vitesse ne fait pas l'unanimité des parties prenantes consultées compte tenu de l'intérêt des deux lignes pour l'ensemble des usagers. Elle remettrait en cause l'utilité globale du projet qui a été déclaré d'utilité publique, le gain de temps ayant un impact sur le nombre de voyageurs prévus dans les hypothèses de trafic retenus dans les dossiers de DUP. »

- deuxième argument, d'ordre écologique cette fois : une réduction de la vitesse de 320 à 250 km/h réduirait beaucoup la consommation d'énergie électrique nécessaire.

On peut appliquer de manière générale la formule $E = 1/2 M V^2$ où E représente l'énergie, M la masse en kg et V la vitesse en mètre par seconde.

Exemple pour un TGV simple avec un poids de 400 000 Tonnes à 320 km/h (89 m/s), le résultat donne une consommation de 440 kWh

À 250 km/h (69 m/s) la dépense énergétique est de 264,5 kWh, soit 40 % en moins.

Mais ce calcul demande à être précisé en tenant compte de la diversité des matériels roulants (trains doubles, duplex, type de rames...), des ralentissements à l'approche des gares, des trajets dans un sens et dans l'autre, pour équilibrer les dépenses énergétiques en montées et descentes, donc par une étude précise que nous n'avons ni les compétences ni les moyens techniques de mener.

Les ingénieurs de la SNCF ont bien évidemment toutes ces données mais elles ne figurent pas dans des documents accessibles au public.

Nous demandons que cette solution de réduction de la vitesse des trains soit étudiée de manière précise quant à ses incidences sur les temps de trajet et ses dimensions financières.

2ème interlocuteur :

Roger Legeay, vice-président du CRI 72, a fait le **point sur les expertises et les requêtes** auprès du Tribunal Administratif, en cours d'élaboration par Me Corinne Lepage.

Au 31 décembre 2019, le CRI 72 compte 465 adhérents.

Même si l'objectif premier est de diminuer les nuisances sonores, il est apparu très vite qu'il fallait engager des procédures judiciaires en dédommagement des pertes de valeur vénale, troubles dans les conditions d'existence et atteintes à la santé, en choisissant avec Me Corinne Lepage la meilleure option, c'est à dire des requêtes individuelles regroupées.

- Sept référents qui connaissent bien leur territoire se sont partagés le département et ont conseillé et aidé les riverains dans leur démarche en organisant plusieurs réunions d'information au mois de mars 2019.

- Les expertises ont commencé avec deux experts fonciers et immobiliers près de cours d'appel de Poitiers, Angers et Nantes.

Les experts se sont partagés le travail et ont eux-mêmes proposé de contresigner les expertises de l'autre cabinet d'expertise.

En Sarthe, 222 expertises ont été effectuées avec un délai de rendu d'expertise de 3 à 6 mois : pertes de valeur vénale des biens allant de 5 % à 74 % .

- Les dossiers ont été établis par les référents, comportant état civil, localisation du bien, fiche de troubles dans les conditions d'existence, mesures CEREMA du riverain (ou deux mesures proches) déclarations aux ARS ...

-Résultats : à ce jour, 147 riverains* se sont engagés formellement dans cette procédure et beaucoup de dossiers sont constitués et déjà envoyés à Me Lepage.

*Nous attendons la décision de 22 autres riverains.

*52 ont abandonnés la procédure pour diverses raisons (pas de protection juridique, achat après 2007, procédure longue et chère, peu de perte de valeur, vente de la maison etc.)

Une bonne organisation de terrain a facilité les expertises, un travail d'accompagnement des référents, ensuite a été réalisé ; la décision finale de s'engager ou non dans une requête judiciaire revient évidemment au riverain.

3ème interlocutrice :

Anne-Marie Guitton, secrétaire du CRI 72, a parlé très brièvement du **rapport du CGEDD, des moyens financiers et des mesures qu'il a annoncés.**

Et dans un deuxième temps, des idées et des **propositions** que nous faisons **pour aller plus loin.**

Le 2 mai 2019, est enfin paru le rapport de la mission du CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) !

Pour résumer : le rapport a très bien perçu les gênes et les fortes attentes des riverains, il les décrit parfaitement

et en fait une liste quasi exhaustive mais pourtant, les préconisations et les engagements sont très insuffisants.

Pour la LGV BPL, 11 millions d'€ sont prévus pour apporter des solutions aux riverains :

pour rachat de la maison si les pics de bruit sont supérieurs à 85 dB,

pour l'installation de double-vitrage, une isolation de la façade, l'installation de murs anti-bruits, si les pics de bruit sont compris entre 80 et 85 dB.

Et rien du tout pour la très grande majorité des riverains !

11 millions d'€, cela peut paraître conséquent, mais c'est en fait très peu, si l'on se réfère au prix des murs anti-bruit classiques, cela permettrait d'en installer seulement 2 km et demi.

Alors que la ligne fait 182 km et qu'il y a des riverains de chaque côté de la ligne.

Donc potentiellement, 2,5 km de protections supplémentaires pour 364 km.

Ce qui est négligeable, et en tout cas, pas à la hauteur des besoins des riverains.

Il faut à l'évidence trouver d'autres moyens financiers ! Alors, comment faire plus pour davantage de riverains ?

Nous avons eu l'occasion de rencontrer Karima Delli, la députée européenne, présidente de la Commission Transports au Parlement européen.

Elle nous a suggéré qu'à l'instar de ce qui se passe pour les riverains d'aéroport, il faudrait que soit instaurée **une contribution sur les billets de train.**

Cette contribution abonderait une réserve financière qui pourrait permettre, plusieurs usages, comme par exemple :

- de pourvoir à l'**indemnisation de la perte de valeur vénale des biens des riverains, sans qu'ils aient à passer par une démarche auprès d'un Tribunal Administratif.**

- de **restituer aux collectivités** (les communes et les départements) qui accordent aux riverains un dégrèvement sur la taxe foncière (ou encore actuellement, sur la taxe d'habitation, bien que promise à disparition), un reversement **compensant le manque à gagner**

- de mettre en oeuvre des **protections anti-bruit complémentaires** (complément d'isolation, double-vitrage ou mur anti-bruit)

- de **rémunérer des ingénieurs acousticiens qui se déplaceraient vraiment sur le terrain** (au lieu de s'en tenir à des logiciels de calcul) afin de déterminer quelles protections pourraient être mises en place.

- de mettre en oeuvre une **étude sur l'efficacité de solutions nouvelles du type mur végétalisé.**

En effet, le CRI 72 est en contact avec une entreprise qui installe un système de mur anti-bruit végétalisé qui s'appelle NATURAWALL.

300 murs NATURAWALL ont déjà été posés en Allemagne.

En France, un mur végétalisé a été posé le long de l'autoroute A 480, un autre, près de l'héliport, à Paris dans le XV^e arrondissement.

Cela nous semble vraiment intéressant, c'est beaucoup moins cher que les murs en béton ou en panneaux.

C'est beaucoup plus esthétique, c'est écologique, et favorable à la biodiversité et, cela va aller dans le sens de l'idée du sénateur sarthois, Louis-Jean de Nicolaÿ, on peut les coupler avec des capteurs solaires photovoltaïques.

Le projet du CRI 72 est de faire réaliser un mur test en Sarthe ; il reste cependant à trouver les moyens de le financer.

Pour en revenir à la contribution sur les billets de trains, évoquée plus haut : quel montant proposer ?

- Un député du département de la Mayenne, Guillaume GAROT, avait déjà présenté un amendement concernant ce sujet.

Cet amendement, présenté dans le cadre de la loi Mobilité, a été déclaré irrecevable du fait de l'article 98 du Règlement de l'Assemblée Nationale.

L'amendement présenté prévoyait un montant fixé à 2€ pour un trajet inférieur à 250 km et de 4€ au-dessus.

Avec une exonération pour les voyageurs qui ont des abonnements pour leur travail.

L'instauration d'un « seuil » présente toujours un inconvénient pour ceux qui sont juste au-dessus du seuil : ainsi, un voyageur effectuant un trajet de 255 km paierait une contribution double par rapport à un voyageur dont le trajet fait 245 km.

Une progressivité paraîtrait plus juste :

par exemple 0,50 € tous les 100 km ?

1 € tous les 100 km ?

Il y en a d'autres pistes de calcul, par exemple :

aux Pays-Bas, c'est le passage des trains bruyants qui est taxé, à raison de 5 centimes d'€ par km et par wagon.

Sans doute, plus difficile à contrôler ? Faudrait-il faire confiance à la SNCF ou aux autres opérateurs, futurs utilisateurs du réseau ferré avec l'ouverture à la concurrence...

L'élaboration d'une proposition de contribution de ce type demande évidemment un travail parlementaire pour l'affiner.

Donc, nous avons absolument besoin de vous !

Le CRI 72 vous remercie chaleureusement pour votre aide et votre écoute.