

Comité de suivi du 8 juin 2018 à 10h à la Préfecture du Mans

Présents devant l'assistance : **Laurent Eisenman**, directeur général SNCF / **Patrick Leweurs**, directeur du projet LGV BPL / **Loïc Dorbec**, directeur d'Eiffage/ **Marc Legrand**, président d'Eiffage / **Nicolas Quillet**, Préfet / **Thierry Baron**, secrétaire général de la préfecture / **Aurélié Vincke**, Directrice adjointe du Cerema, **Pierre-Alexandre Poivre**, responsable de la division mobilités et maîtrise d'ouvrage

Le Préfet ouvre la réunion par le rappel de la décision prise lors du Comité de suivi du 18 septembre 2017 de lancer des mesures de niveau sonore : 60 points de mesures en Sarthe sur 141 concernant tout le trajet. Il a reçu des représentants d'Eiffage, de la SNCF et des parlementaires le 18 décembre 2017 : il avait attiré leur attention sur le problème des pics de bruit.

Il a identifié trois types de demandes :

- la réalisation d'ouvrages anti-bruit complémentaires
- la mise en service de dispositifs complémentaires sur les trains, visant à en diminuer le bruit
- la diminution de la vitesse sur le contournement du Mans et l'absence de circulation des trains la nuit.

Il a réceptionné 676 fiches de réclamations classées par commune le 31 mai 2017, remises par l'ADEN et les trois représentants du CRI 72.

- Ce qui n'est plus guère contesté par personne maintenant c'est la nécessité de réviser la réglementation en vigueur qui n'est plus adaptée mais les modalités de cette révision restent à définir.
- Le CRI est associé à ce Comité de suivi, preuve d'ouverture et de bonne volonté. (!)

- Restitution de l'étude faite par le CEREMA par Fabien Durr du CEREMA

141 points de mesure : 138 points sur tout le linéaire de la LGV + 3 points à Connerré

Rappel des seuils règlementaires selon l'arrêté du 8 novembre 1999

1 seul point, en Mayenne, dépasse le seuil de 60 dB le jour et 55 la nuit : Moulin de Gandoin à Ballée
En Sarthe la moyenne est respectée partout.

3 fiches détaillées sont présentées

2 points de mesures de vibrations (avec capteurs) de 1 à 100 mm/s (inférieurs au seuil), à Argentré et à Chantenay-Villedieu « Les Frênes »

Question de Christine Baron (CRI 72) : Quelle extrapolation pour les moyennes de bruit avec 100 / 120 trains par jour + le fret sur le contournement du Mans ?

Réponse du CEREMA : pas de « recalage » effectué actuellement.

Question de Michel Briffault (maire de Coulans/Gée) : étude réalisée par la commune : 100 trains par jour ; la moyenne n'est pas la même qu'avec 85 à 90 trains. Réponse : pour l'étude, en moyenne 90 trains par jour.

Remarque du **Président de Le Mans métropole** par intérim : ce sont les pics de bruit qui intéressent et incommode les riverains. De plus, avec l'ouverture à la concurrence, il y aura plus de trains.

Comparaison de la structure même de la voie et ce qui se faisait d'ordinaire ?

Réponse de **Marc Legrand** : les techniques progressent. Résultats acoustiques plutôt de meilleure qualité aujourd'hui.

Intervention de **Laure Artru** (CRI 72) : plaintes nombreuses, 30 communes impactées, manque de murs anti-bruit, un mur anti-bruit mesure 150 m alors qu'un train fait 400 m ! Urgence d'actions concrètes. Besoin d'un signe de « bonne volonté ». Rappel de Nicolas Quillet : C'est lui qui fixe l'ordre du jour, le diaporama du CRI sera mis en annexe du compte-rendu sur le site de la Préfecture

Réponse de Marc Legrand : prendre RV pour convenir d'une rencontre.

Dans les Pyrénées orientales, les normes acoustiques étaient moins sévères et la ligne n'a pas soulevé un tel

tollé.

François Coroller (CRI 72) : RFF s'était engagé à ce que tous les riverains aient une mesure de bruit. Il y a des preuves écrites.

Roger Legeay (CRI 72) : le bruit est plus important avec le sous-bassement en « grave-bitume » qu'avec le sous- bassement traditionnel. Ce choix a été grave de conséquences.

Réponse de Marc Legrand : La moitié de la ligne est faite sur des structures granulaires et il n'y a pas de différence dans les relevés.

Jean-Pierre Vogel (Sénateur) : si l'on peut faire baisser la vitesse des trains, on perd 7 mn et on peut baisser le niveau sonore de 7 dB.

Anne-Marie Guitton (ALTO) : Nous avons besoin d'avoir les résultats détaillés des mesures de bruit afin de connaître les pics sonores, est-il prévu une communication ?

Réponse de Marc Legrand : Ces mesures concernent des personnes privées ; tout particulier qui en fera la demande aura la mesure des bruits et pourra la transmettre s'il le désire.

Pierrot Leguay, (maire d'Auvers-le-Hamon) : ce sont les pics de bruit qui constituent la vraie gêne, certains atteignent 85 dB, voire même 95 dB par exemple à la Filousière à Auvers-le-Hamon.

Le Préfet : Quelles perspectives ?

La ministre des transports a confié une mission d'expertise au CGEDD.

-La méthode : une large concertation avec les élus, les riverains et avec l'appui des services de l'État.

D'ici l'été 2018 : démarrage de la mission de médiation et d'expertise, avec des points d'étape réguliers.

Fin de l'année 2018 : remise du rapport par le CGEDD

- Les objectifs :

Etablir des critères objectifs pour identifier les habitations les plus exposées aux nuisances sonores.

Pour les situations les plus sensibles, examiner l'opportunité de la faisabilité et proposer des solutions telles que des compléments de protection phonique, voire ponctuellement un rachat des habitations.

Identifier les modalités de financement et le calendrier de mise en œuvre des mesures.

Proposer toute recommandation utile en matière d'évolution de la réglementation.

Louis-Jean de Nicolaÿ (Sénateur) : il faudrait que cette mission du CGEDD rende son rapport avant le vote de la loi sur la mobilité qui, elle, interviendra sans doute à l'automne ?

Laure Artru (CRI 72) : Les Paris-Nantes passent aussi par cette LGV alors que le gain est faible vers Nantes.

Plutôt que de dépenser de l'argent à dédommager les riverains, il vaudrait mieux investir dans des protections anti-bruit.

Le Préfet, interpellé par Laure, se dit déprimé car en l'écoutant il a l'impression qu'il ne fait rien ! Ce qui n'est pas le cas ; il rappelle qu'il ne manque pas une occasion de parler du problème de la LGV :

il a entretenu Nicolas Hulot lors de sa venue au Mans, et également longuement Edouard Philippe, il en a parlé aussi à Emmanuel Macron lors de sa venue au Mans pour les obsèques de Jean-Claude Boulard.

Il y a des difficultés majeures pour résoudre ce problème. Il a proposé aux parlementaires de se rendre sur le terrain, ce qu'ils ont fait. Et il a conscience de la pénibilité pour les riverains.

Il ne voit pas ce qu'il peut faire de plus.

Le Préfet de zone a aussi écrit à la Ministre des transports.

Le représentant de l' ARS est présent ; le Préfet conseille de s'en rapprocher pour les cas les plus préoccupants.

Mme Morice (Pte de l' Association des Communes Traversées et maire d'Etrelles 35) : il semblerait qu'en Sarthe, les réactions soient plus vives vu le nombre de trains.

Tant que cette étude du CEREMA n'était pas rendue, les élus ne pouvaient pas intervenir.

Sur la méthode exposée lors du Comité de suivi en septembre, il avait été convenu qu'il y aurait une large concertation et que les maires auraient été avertis de l'endroit des points de mesure. Ils ont juste reçu un courrier imprécis et ce sont les habitants eux-mêmes qui ont averti les maires que des mesures allaient être réalisées chez eux.

Ce non respect des engagements de méthode par le passé amène à s'interroger sur la méthode qu'appliquera la mission du CGEDD ?

Véronique Cantin, (maire de Neuville-sur-Sarthe), rappelle que la densité de population dans un rayon de 5 km est importante. La LGV traverse des endroits très habités. D'autre part le silence de SNCF réseau et SNCF Mobilités est assourdissant !

Jean-Carles Grelier (député) : reprend les arguments ci-dessus et demande des interventions de la SNCF, sommés de parler.

Laurent Eisenman, (secrétaire général aux affaires territoriales Dir gréf PDL SNCF Mobilités) répond sur la difficulté de réduire la vitesse : le temps de parcours est « acheté » par les collectivités (contrats) en même temps que la construction de la LGV.

Laure Artru (CRI 72) : les rames en duplex font encore plus de bruit. La réponse est non d'après les mesures de bruit.

Mr Vicherat avait annoncé une baisse de 15 dB sur les nouvelles rames de type Océane : **Mr Leweurs** lui laisse la responsabilité de ses propos ; il y aurait sans doute un peu moins de bruit pour les nouvelles rames.

Véronique Cantin (maire de Neuville-sur-Sarthe) interroge sur la commercialisation de la LGV.

Réponse de SNCF Mobilités : la commercialisation est bonne sur la partie Rennaise, en demi-teinte pour Nantes.

Pascale Fontenel-Personne (députée LREM) : soutien à l'amendement.

Il faut intégrer les dégâts collatéraux dans la définition des dessertes.

La redéfinition des dessertes va être un sujet délicat à traiter et à définir.

On ne parle pas de délai mais de nombre de trains dans la convention de dessertes.

Damien Pichereau : (député LREM) les résultats du CEREMA sont sans surprise.

Il faut voir le CGEDD très rapidement. Proposition d'un envoi de courrier collectif à Mr Roche, chef de mission.

La proposition des sénateurs et des députés : pousser un amendement dans la loi de mobilité qui prenne en compte les pics de bruit supérieurs à 70 dB.

Idée adoptée par le Préfet.

Pour une vérification du respect du cahier des charges : **Didier Postel** (présent dans la salle) est à disposition pour les communes qui le demandent.

Laure Artru (CRI 72) annonce une « opération anniversaire » le 2 juillet : présence des caméras de télévision et passage de témoin à des avocats.

Conclusion du Préfet, il faut :

- demander une rencontre d'urgence avec le CGEDD
- demander que les missionnaires se présentent en septembre devant le Comité de suivi.

Fin de la réunion à 11h30 et poursuites des discussions en petits groupes, notamment avec le Préfet qui se révèle d'un abord facile et à l'écoute.