



## Réunion du 18 juillet 2019

**Hôtel de région 83 boulevard Oyon 72000 Le Mans**

Présents : **Christelle Morançais**, présidente de la région Pays-de-la-Loire, accompagnée d'**Agathe Bothorel**, assistante de direction Sarthe / **Christine Marchand**, attachée parlementaire de Jean-Pierre Vogel, sénateur / **Régis Cerbelle**, maire de Chantenay-Villedieu et président de l'ADEN / **Laure Artru** (Savigné-l'Évêque), présidente du CRI 72 / **Roger Legeay** (Neuville-sur-Sarthe), vice-président du CRI 72 / **Anne-Marie Guitton** (Degré), secrétaire du CRI 72 / **Gérard Gasnier** (Degré), secrétaire-adjoint du CRI 72 / **Emmanuel de Beaucourt** (Coulans-sur-Gée), membre du CA du CRI 72, chargé des questions juridiques

- Sollicitée le 16 mai 2019 par Élisabeth Borne, ministre des Transports pour confirmer la participation de la région Pays de la Loire au financement prévu (500 000 €), Christelle Morançais a réservé sa réponse, souhaitant auparavant faire le point avec l'association de riverains et les élus.

La répartition des 11 millions d'€ prévus se répartit de manière proportionnelle au financement de la construction de la LGV :

5,5 millions d'€ par l'État, 5 millions d'€ par la région Bretagne et 500 000 € par la région Pays-de-la-Loire.

Répondant à l'invitation de Régis Cerbelle il y a plusieurs mois, Christelle Morançais avait pu constater la réalité des nuisances, notamment sonores, dans 5 maisons à Chantenay-Villedieu.

- Le CRI 72 rappelle la situation des riverains et l'indigence des propositions faites suite au rapport de la mission du CGEDD : 2,5 km de dispositifs anti-bruit prévus sur 2 fois 160 km de LGV BPL... alors qu'en de nombreux endroits, la surélévation de la ligne par rapport au projet initial engendre une propagation du bruit à un grand nombre d'habitations, même éloignées de la LGV.

La mission du CGEDD n'a passé que très peu de temps sur le terrain (en Sarthe, 4h environ) et les décisions ont été prises en fonction de courbes isophones calculées, sans tenir compte des mesures acoustiques réalisées par le CEREMA.

Un seuil de 80 dB a été retenu en deça duquel aucune protection ne sera réalisée. Ce seuil retenu est très nettement insuffisant et contesté par les associations de riverains. Un seuil de 70 dB, correspondant mieux à la réalité vécue par les riverains, serait plus acceptable.

En Sarthe, 47 habitations devraient être concernées par une mesure de protection mais la liste précise sera affinée lors des réunions départementales pilotées par la DREAL Bretagne. Pour 4 habitations, identifiées comme étant au-dessus du seuil de 85 dB, le rachat sera proposé.

Donc 43 habitations devraient faire l'objet d'un traitement du bruit, à la source ou par un renforcement de l'isolation (ce qui ne résoudra en rien le vécu à l'extérieur de l'habitation, dans le jardin, sur la terrasse...).

- **Réalisée par un membre du CRI 35, une analyse très précise du rapport de la mission du CGEDD mettant en évidence les attentes et les demandes des associations, a été faite : elle sera communiquée à Christelle Morançais.**

## **La discussion s'engage à propos de la réponse que doit donner la région PDL à Mme E. Borne concernant la demande de financement :**

- *En faveur du refus de participer au financement* : l'affirmation ferme et publique de l'inadéquation entre l'importance de la souffrance des riverains, le trop faible nombre de riverains considérés comme impactés résultant du seuil retenu de 80 dB comme critère de sélection et l'insuffisance des mesures envisagées.

- *En faveur de l'accord de participation au financement* : la certitude que les personnes qui devraient bénéficier d'un début de solution, soit 47 habitations en Sarthe (90 maisons repérées sur toute la LGV BPL) soient effectivement bien aidées. Mais alors, il est à craindre que le dossier ne soit définitivement considéré comme résolu et qu'il n'y aura dès lors plus aucune discussion.

Une remarque : même dans le cas du refus de la Région Pays de la Loire de participer au financement, il est fort probable que ce financement « complémentaire », ne représentant que 10 % de la totalité, serait certainement trouvé autrement, en sorte que rien ne devrait changer pour ces maisons.

- *La solution intermédiaire* serait un accord de financement de la région, assorti de réserves concernant l'utilisation à bon escient de l'argent public ; cet accord devrait être accompagné des recommandations de la note critique du rapport de la mission du CGEDD, élaborée par les CRI 35 et 72 ; il devrait proposer qu'une partie du financement soit consacrée à la recherche de solutions pour tous (murs anti-bruits végétalisés, protections sur les trains, baisse de la vitesse entre Connerré et Sablé ...) plutôt qu'un saupoudrage d'aides qui s'avèreraient inefficaces pour le plus grand nombre.

- Le CRI 72 a fait suivre un mail émanant d'une entreprise qui propose des murs anti-bruit végétalisables à priori moins coûteux que les murs anti-bruit habituels, avec une emprise au sol limitée et une grande hauteur possible (jusqu'à 15 m).

L'association n'a ni les compétences ni les moyens de se faire une opinion sur ces dispositifs.

**Christelle Morançais va demander aux services compétents de la région d'étudier la question.**

- L'arrêté de novembre 1999, fixant la réglementation pour l'utilisation d'un indicateur moyenné comme représentant le niveau des nuisances sonores subies par les riverains, est très critiqué par ces mêmes riverains qui subissent des dizaines de fois par jour l'impact des pics de bruit produits par les trains. Cet arrêté a été remis en cause par Me Corinne Lepage qui a intenté récemment un recours en Conseil d'État.

- Laure Artru, présidente du CRI 72, rappelle que des pays européens ( Allemagne, Pays-Bas) se montrent beaucoup plus attentifs que la France aux impacts du bruit des trains sur les riverains, à la fois par la limitation de la vitesse maximale des trains et par des mesures financières dissuasives.

La rencontre a également permis d'apporter une réponse à des inquiétudes exprimées par le CRI 72 :

- **La région ne demande pas une augmentation du nombre de trains** Nantes-Paris ; cela serait d'ailleurs rendu impossible à cause de la saturation de la gare Montparnasse.

- À la suite de l'abandon du projet de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le Contrat d'avenir a permis aux collectivités de faire rebondir des projets qui étaient à l'arrêt.

- Les dispositions prévues pour l'amélioration des dessertes ferroviaires en aval de Nantes concernent des travaux d'électrification et la mise aux normes ERTMS 2.

- **L'ouverture des lignes à la concurrence concerne seulement les TER**, la région PDL s'est d'ailleurs déclarée candidate.