

**Réunions des groupes de travail parachèvement  
de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays-de-Loire**

**Réunion du 6 novembre 2019 à la Préfecture de Mayenne à Laval**

Présents	Organisme	Mail
Alain PRIOL	DDT 53	<a href="mailto:alain.priol@mayenne.gouv.fr">alain.priol@mayenne.gouv.fr</a>
Denis LEROUX	DDT 53	<a href="mailto:denis.leroux@mayenne.gouv.fr">denis.leroux@mayenne.gouv.fr</a>
Sarah HARRAULT	DREAL Bretagne	<a href="mailto:sarah.harrault@developpement-durable.gouv.fr">sarah.harrault@developpement-durable.gouv.fr</a>
Vincent CHARVET	DREAL Bretagne	<a href="mailto:vincent.charvet@developpement-durable.gouv.fr">vincent.charvet@developpement-durable.gouv.fr</a>
Gaëlle LE BRETON	DREAL Pays de la Loire	<a href="mailto:gaelle.le-breton@developpement-durable.gouv.fr">gaelle.le-breton@developpement-durable.gouv.fr</a>
Pierre-Alexandre POIVRE	SGAR Bretagne	<a href="mailto:pierre-alexandre.poivre@bretagne.gouv.fr">pierre-alexandre.poivre@bretagne.gouv.fr</a>
Fabienne POUPARD	DDT 72	<a href="mailto:fabienne.poupard@sarthe.gouv.fr">fabienne.poupard@sarthe.gouv.fr</a>
Jean-Philippe HUERTAS	DDTM 35	<a href="mailto:Jean-philippe.huertas@ille-et-vilaine.gouv.fr">Jean-philippe.huertas@ille-et-vilaine.gouv.fr</a>
Pierrick BOTREL	DDTM 35	<a href="mailto:pierrick.botrel@ille-et-vilaine.gouv.fr">pierrick.botrel@ille-et-vilaine.gouv.fr</a>
Cédric CHERFILS	Région Bretagne	<a href="mailto:cedric.cherfils@bretagne.bzh">cedric.cherfils@bretagne.bzh</a>
Sylvie EMERY	Préfecture de la Sarthe	<a href="mailto:sylvie.emery@sarthe.gouv.fr">sylvie.emery@sarthe.gouv.fr</a>
Catherine QUILICHINI-MARTIN	Préfecture de la Sarthe	<a href="mailto:catherine.quilichini-martin@sarthe.gouv.fr">catherine.quilichini-martin@sarthe.gouv.fr</a>
Manuel RINÇON	ARS Département 72	<a href="mailto:manuel.rincon@ars.sante.fr">manuel.rincon@ars.sante.fr</a>
Gaëlle DUCLOS	ARS Département 53	<a href="mailto:gaelle.duclos@ars.sante.fr">gaelle.duclos@ars.sante.fr</a>
Benoît CHAMPENOIS	ARS Département 35	<a href="mailto:benoit.champenois@ars.sante.fr">benoit.champenois@ars.sante.fr</a>
Didier POSTEL	ERE	<a href="mailto:didier.postel@eiffage.com">didier.postel@eiffage.com</a>
Samuel LAVEAUD	SETEC	<a href="mailto:samuel.laveaud@setec.com">samuel.laveaud@setec.com</a>
Franck BONHOMME	SNCF Réseau	<a href="mailto:f.bonhomme@reseau.sncf.fr">f.bonhomme@reseau.sncf.fr</a>
Philippe CARLACH	CRI 72	<a href="mailto:philippe.carlach@free.fr">philippe.carlach@free.fr</a>
Anne-Marie GUITTON	CRI 72	<a href="mailto:Cri72.riverains.lgv@laposte.net">Cri72.riverains.lgv@laposte.net</a>
Gérard GASNIER	CRI 72	<a href="mailto:Cri72.riverains.lgv@laposte.net">Cri72.riverains.lgv@laposte.net</a>
Roger LEGEAY	CRI 72	<a href="mailto:roger.legeay@wanadoo.fr">roger.legeay@wanadoo.fr</a>
Dominique BICHARD	CRI 53	<a href="mailto:d.larichardais@gmail.com">d.larichardais@gmail.com</a>
Michel JEGOU	CRI 53	<a href="mailto:michjequix@hotmail.fr">michjequix@hotmail.fr</a>
Gérard LESAGE	CRI 53	<a href="mailto:paule.lesage@orange.fr">paule.lesage@orange.fr</a>
Jean LE DUFF	CRI 35	<a href="mailto:jean.leduff@orange.fr">jean.leduff@orange.fr</a>
Edgard BLOT	CRI 35	<a href="mailto:edgard.blot@orange.fr">edgard.blot@orange.fr</a>
Didier MARTIN	CRI 35	<a href="mailto:martin.chevrollais@orange.fr">martin.chevrollais@orange.fr</a>
Adeline LECADRE	ADE 35	<a href="mailto:adeline.lecadre@fdsea35.fr">adeline.lecadre@fdsea35.fr</a>
Stéphane THIREAU	ADE 53	<a href="mailto:thireau.st530@bbox.fr">thireau.st530@bbox.fr</a>
Vallerand de CHAILLE	ADE 72	<a href="mailto:vallerand.dechaille@plus.aqri72.com">vallerand.dechaille@plus.aqri72.com</a>
Bruno RIAANT	La Bordelière	<a href="mailto:bruno.riant@wanadoo.fr">bruno.riant@wanadoo.fr</a>
Régis CERBELLE	ADEN 72	<a href="mailto:Regis-cerbelle@wanadoo.fr">Regis-cerbelle@wanadoo.fr</a>
Christine DUBOIS	Maire de Louvigné et membre de l'association des communes traversées par la LGV BPL	<a href="mailto:christal.dubois@orange.fr">christal.dubois@orange.fr</a>
Marie-Christine MORICE	Maire d'Étrelles et Présidente de l'association des communes traversées par la LGV BPL	<a href="mailto:morice.mairie.etrelles@orange.fr">morice.mairie.etrelles@orange.fr</a>
Céline BOIVIN	Egis	<a href="mailto:celine.boivin@egis.fr">celine.boivin@egis.fr</a>

Diffusion : Les présents + invités (Région Pays de la Loire)

La séance débute par un tour de table pour que chaque participant se présente.

Alain Priol, directeur départemental de la DDT 53 ouvre la réunion et remercie l'ensemble des participants au nom du Préfet de la Mayenne, empêché.

La DREAL Bretagne rappelle que le protocole d'accord, en cours de signature, détermine les modalités d'intervention et de traitement des problématiques bruits. Ce protocole s'inscrit dans les conclusions du rapport du CGEDD (recommandations, principes d'intervention, éligibilité, cadre de nature de travaux et de priorisation).

L'enveloppe de 11 millions d'euros est portée à parts égales par l'État et par les Régions. A ce jour, seule la Région Bretagne est signataire de l'accord. Cela n'exclut pas d'autres participations.

Le protocole prévoit des mesures de gouvernance articulées autour d'un comité interrégional et de groupes de travail départementaux pour traiter des problématiques locales et précises. Ces groupes de travail départementaux, réunis ce jour, se tiennent sous l'autorité des Préfets de départements. Il s'agit d'échanger sur les mesures à prendre. Dans un premier temps, un travail sur les définitions des habitations éligibles est mis en œuvre.

Le processus va se dérouler en plusieurs temps :

- Suivi des études réalisées
- Définition des habitations éligibles
- Définition des mesures
- Priorisation des chantiers à mettre en œuvre
- Programmation départementale
- Proposition aux comités départementaux
- Validation du programme
- Réalisation des travaux.

Après la tenue d'un premier groupe de travail interdépartemental ce jour, les prochaines échéances à prévoir sont la signature du protocole courant novembre 2019 et le comité des co-financeurs le 11 décembre 2019 pour travailler sur les principes du cofinancement. Courant décembre ou janvier, selon les agendas, une nouvelle réunion des groupes de travail en format départemental aura lieu pour parler des solutions envisageables. Au premier semestre 2020, la convention de financement devrait être signée, puis mi-2020 les propositions de premiers travaux devraient être déterminées. Les premiers travaux pourraient être effectués fin 2020.

Le CRI 35 demande à disposer du profil en long de l'ouvrage réalisé. Cette demande a été faite à plusieurs reprises mais n'a pas encore été satisfaite. Il précise que l'ensemble des décisions sont fondées sur les informations de l'Avant-Projet Définitif (APD). Les impacts pris en compte sont ceux supérieurs à 80 dB(A), mais la marge d'erreur des courbes isophones de référence sont définies, selon lui, avec une marge d'erreur de 5 dB(A). Cela exclut un certain nombre d'habitations situées dans la zone entre 75 dB(A) et 80 dB(A). Les courbes isophones ont été établies sur la base du projet de l'APD, ce qui ne correspond pas nécessairement à l'infrastructure réalisée. Ce zonage n'est donc valable que si l'infrastructure est conforme aux plans initiaux. Le CRI 35 craint que les courbes isophones transmises ne soient pas conformes à la réalité.

La DREAL Bretagne explique que les éléments seront transmis très prochainement sous forme de documents plus lisibles que ceux déjà reçus mais non exploitables.

Le CRI 72 rappelle que seules les résidences principales sont agréées pour bénéficier des mesures à venir. Il demande que les résidences secondaires et les futures résidences principales puissent être prises en compte. Cette demande a déjà été faite par le passé. Il est également souhaité que ce soit la date de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) qui fasse foi pour la prise en compte de l'antériorité dans le protocole plutôt que la date de l'enquête publique, soit le 26 octobre 2007.

Le CRI 35 précise que l'objectif est la réduction du bruit. Les mesures ne sont pas disponibles en détail pour des raisons de confidentialité. Or, les mesures du CEREMA sont détaillées et disponibles dans le rapport de synthèse avec des identifiants. Il souhaite donc que les données de niveaux de bruit y soient ajoutées avec les périodes de jour ou de nuit. Le rapport de Madame la Ministre des Transports propose des études à venir. Il souhaite que les données du CEREMA soient exploitées au maximum. Les distorsions d'informations entre riverains ne doivent pas exister.

La DREAL Bretagne remercie les participants pour leurs premières contributions transmises auparavant par courrier :

- Demande du profil en long
- Demande de vérification des courbes isophones

- Demandes sur les ouvrages de protection contre le bruit réalisés
- Demande de détails sur les mesures du CEREMA
- Amendement des critères d'éligibilité.

L'Association des maires des communes traversées par la LGV BPL explique qu'elle est surprise d'apprendre qu'une seule Région est financeur du protocole et demande aux représentants de la Région Pays de la Loire d'apporter des explications. Elle souhaite savoir si à la suite de la réunion des co-financeurs du 11 décembre 2019 les pourparlers pourront se poursuivre dans la mesure où la ligne BPL est au deux tiers située sur le territoire de la Région Pays de la Loire.

Le SGAR Bretagne explique que le fonds est financé par l'État et par les Régions à hauteur de 50%. La Région Bretagne a indiqué qu'elle assumerait la part à financer par les collectivités, ce qui n'exclut pas des échanges avec les co-financeurs de la ligne. A ce stade, la Région Pays de la Loire n'a pas souhaité s'intégrer au protocole. Lors du comité du 11 décembre 2019, l'ensemble des co-financeurs de la ligne seront invités à participer.

La Région Bretagne confirme qu'elle s'est portée garante de la part à financer par les collectivités.

Le CRI 72 souhaite savoir si le protocole est figé ou s'il est susceptible d'évoluer, notamment pour y inclure les résidences secondaires.

La DREAL Bretagne explique que la convention financière pourra évoluer pour intégrer de nouveaux signataires.

Le SGAR Bretagne précise que des marges d'appréciations locales pour traiter des problématiques locales seront possibles. La base de travail reste les hypothèses du CGEDD qui ont servi à dimensionner le fonds de 11 millions d'euros. Les bâtiments aujourd'hui non éligibles sont identifiés et sont tracés pour ne pas perdre d'informations sur les constructions qui seraient postérieures à l'enquête publique. Ainsi, s'il reste de l'argent, il sera possible de revenir dessus ultérieurement.

Le CRI 35 estime que le budget alloué à la problématique du bruit est squelettique. Au regard des coûts du mètre linéaire des différents aménagements proposés dans le rapport du CGEDD, le linéaire traité sera une faible portion de la ligne nouvelle. Il demande que d'autres options soient envisagées pour faire mieux et propose d'étudier la solution du système Naturawall développé par une société allemande actuellement mise en place sur l'A480 à Grenoble. Cette solution technique semble moins coûteuse. Il suggère qu'elle puisse être déployée, en proposant qu'un site expérimental soit mis en œuvre par département. Le CRI 35 précise que les approches financières prévues pour les aménagements anti-bruit sont élevées et qu'on peut observer des chantiers sur lesquels les coûts sont moindres. Si unitairement le prix est plus faible, il rappelle qu'un plus grand linéaire pourra être traité et, s'agissant d'un fond public, être davantage économe.

Le CRI 72 précise que ces murs sont naturalisables et favorisent la biodiversité.

La DREAL Bretagne explique que le CGEDD a réalisé une première approche sur la base de ratios sur des méthodes déjà expérimentées. La recherche de meilleures solutions et de meilleures performances économiques sont évidemment bienvenues et seront étudiées. Les solutions les plus intéressantes et pertinentes, tant en termes de coût que d'efficacité, seront retenues.

Le CRI 72 souhaite savoir qui va réaliser les travaux. En effet, il estime que ces travaux vont répondre aux manquements de SNCF Réseau et Eiffage et que dans le cas où Eiffage réaliserait ces travaux il s'agirait d'une prime aux manquements.

La DREAL Bretagne répond que le financement sera assuré par l'État et les collectivités. La maîtrise d'ouvrage des travaux sera assurée par Eiffage.

Le SGAR Bretagne rappelle que SNCF Réseau et Eiffage ont respecté leurs obligations réglementaires et que la Ministre a souhaité aller au-delà de ces conditions réglementaires. Eiffage va assurer les travaux car la société exploite actuellement la ligne. Compte-tenu des contraintes de réalisation des travaux (4 heures par nuit lorsqu'il n'y a aucune circulation de trains), cette organisation sera plus efficace et économe.

Le CRI 72 estime qu'un effort pourrait être fait sur le coût de 10 000 euros HT/ml de mur anti-bruit, jugé élevé en comparaison de ce type d'ouvrage sur d'autres chantiers portés par le département par exemple.

Le SGAR Bretagne explique qu'il faut faire au mieux et au plus efficace. La prise en compte des contraintes de travaux de nuit est réelle et renchérit certains coûts. On ne peut donc pas comparer les coûts des ouvrages à construire avec ceux des ouvrages construits en bord de route.

Le CRI 72 demande si le fait que le dispositif Naturawall soit porté par une entreprise privée est un point bloquant.

Le SGAR Bretagne rappelle qu'il n'y a aucune exclusivité sur le type de solution à mettre en œuvre. Il faut ouvrir les options techniques pour trouver la meilleure solution.

SNCF Réseau précise qu'il n'y a pas d'a priori sur la solution à mettre en œuvre. Toutefois, le développement de la biodiversité aux abords des voies n'est pas recherché pour des raisons d'exploitation.

Le CRI 72 demande si cela est envisageable pour des sites à l'extérieur des emprises ferroviaires.

SNCF Réseau répond par l'affirmative.

Le CRI 35 juge la première partie du rapport du CGEDD excellente et décrivant très bien ce que ressentent les riverains. Il estime que les conclusions ne sont pas à la hauteur des enjeux relevés et que les 11 millions alloués au sujet bruit ne correspondent pas aux besoins. Cela ne permettra de répondre qu'à une partie des personnes qui sont dans une grande souffrance. En appliquant les ratios du rapport, 11 millions d'euros représentent 2,7 kilomètres de murs antibruit, ce qui n'est pas suffisant.

La DREAL Bretagne explique qu'il faudra regarder les choses les unes après les autres et attendre de voir les propositions.

### Présentation des premières études réalisées

Dans un premier temps, SETEC rappelle les contraintes fixées par le rapport CGEDD. Le périmètre concerne la section courante de la LGV ; les raccordements ne sont pas inclus dans le périmètre car il y a moins de trains qui les empruntent et les vitesses sont plus faibles. Il y a un double critère d'éligibilité : les habitations à usage de résidence principale, les acquisitions ou construction antérieures au 1<sup>er</sup> juin 2006, date d'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les habitations identifiées font l'objet d'une analyse globale sur le bruit, sur l'aménagement paysager et sur les vibrations. Les études acoustiques et/ou vibratoires sont menées systématiquement préalablement à la mise en œuvre de mesures de réduction des nuisances. Les études doivent examiner la faisabilité et l'efficacité des mesures de réduction des nuisances avec les principes suivants :

- La protection à créer doit apporter un gain substantiel (3 dB(A)) avec un coût proportionné ;
- Si ce n'est pas réalisable, un traitement individuel du bâtiment est à réaliser avec des mesures comme l'isolation des façades.

SETEC rappelle les critères d'identification et les mesures prévues pour chaque typologie d'habitation à traiter :

Critères d'identification des cas les plus difficiles	1 - habitation exposée à un L <sub>Amax</sub> modélisé > ou = à 80 dB (A)	2 - habitation dont la mesure de vibration conduit à une vitesse efficace > ou = à 0,16 mm/s	3 - personnes et publics vulnérables : situation signalée auprès de l'ARS	4- maisons pour lesquelles une proposition amiable écrite a été faite (et refus du propriétaire)
Mesures :	Après étude acoustique, traitement pour diminuer les nuisances sonores (merlons écrans ou isolations phoniques)	Après étude vibratoire sur traitement pour diminuer les vibrations	Avis préalable des ARS sur la nature et la gravité de la situation puis traitement après étude acoustique et/ou vibratoire	Proposition d'acquisition amiable
Cas particuliers	a) LA max modélisé > ou = à 85 dB et les protections à la source ne sont pas réalisables: proposition d'acquisition amiable b) Multi-exposition : - L <sub>Amax</sub> modélisé > ou = à 80 dB(A) - et LA <sub>eq</sub> ambiant > ou = à 60 dB(A) (autre infra. de transport) → traitement de l'habitation : réduction des nuisances à l'intérieur de la maison provenant de l'ensemble des sources de bruit.	a) Etude vibro acoustique préalable si l'habitation subie à la fois des nuisances phoniques (L <sub>Amax</sub> > ou = à 80 dB) et vibratoires (V > ou = à 0,16mm/s).  S'il n'y a pas de solution efficace ou acceptable, proposition d'acquisition amiable.	a) Une attention particulière pour les crèches, écoles, assistantes maternelles situées à proximité des LGV (perturbation du sommeil).	

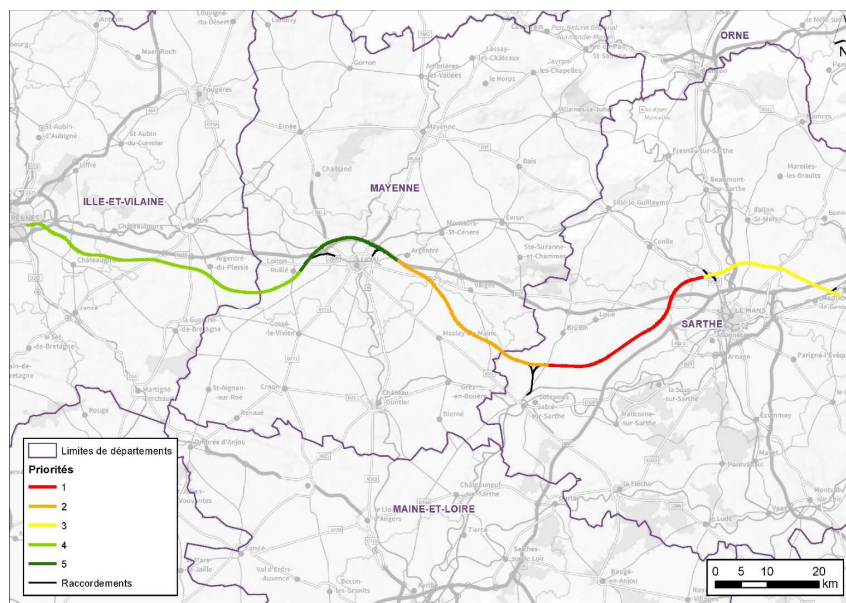
Le niveau d'exposition se mesure au niveau sonore  $LA_{max}$  évalué à 2 mètres en avant de la façade. Les habitations sont identifiées sur la base des données cadastrales et complétées par des investigations de terrain qui ont permis de distinguer le bâti non habité ou non habitable et les résidences secondaires. L'antériorité est déterminée sur la base des données foncières.

Le premier recensement montrait 90 bâtiments concernés : 77 bâtiments situés dans une zone de bruit entre 80 et 85 dB(A) et 13 bâtiments dans une zone supérieure à 85 dB(A). Une mission d'expertise foncière a été menée pour exploiter la carte cadastrale et le SIG (Système d'Information Géographique) pour renseigner les données et les cartographier.

Après études, on constate que 86 bâtiments sont concernés. Après analyse sur le terrain, 63 bâtiments sont identifiés comme répondant à l'ensemble des critères d'éligibilité. Les niveaux d'exposition par département sont les suivants :

Niveau d'exposition en dB(A)	Sarthe (72)	Mayenne (53)	Ille-et-Vilaine (35)	Total
$80 < LA_{max} < 85$	28	7	10	45
$LA_{max} \geq 85$	7	6	5	18
Total	35	13	15	63

Cela représente 48 secteurs différents et 27 bâtiments isolés. 18 bâtiments feront l'objet d'une étude vibratoire car ils sont soumis à un niveau de bruit supérieur à 85 dB(A). Des priorités d'intervention ont été définies selon le niveau de circulation de la ligne (trafic moyen) avec une priorité aux sections les plus chargées en trafic.



Carte des secteurs à traiter par ordre de priorité

Un site en particulier est concerné par une double exposition. Il faudra le traiter de façon spécifique.

L'ensemble des analyses a été transcrit et analysé dans le SIG et sous forme de fiches avec des éléments d'analyse utilisés. La base cartographique permet d'avoir une vue en plan, d'établir le statut d'éligibilité de chaque bâtiment (éligible, à vérifier, non éligible). Des surfaces vertes représentent les aménagements et plantations réalisés.

Chacune des 86 fiches présente le détail de l'analyse des bâtiments étudiés.

Le CRI 72 demande si les associations pourront bénéficier des études présentées.

La DREAL Bretagne explique que les fiches seront mises à disposition des différentes associations (5 exemplaires papier ce jour + version informatique sous peu) pour avoir leurs retours.

Le CRI 72 souhaite savoir si le passage de 83 à 63 habitations est dû aux critères de résidence principale et d'antériorité. Il souligne le fait que cela concerne 20 bâtiments. Il renouvelle sa demande de faire évoluer les critères. Il explique par ailleurs que certains riverains, au niveau de Connerré, se plaignent du bruit depuis la mise en service de la ligne nouvelle alors qu'ils sont sur l'ancienne section à grande vitesse. En effet, depuis lors, les TGV passent à 320 km/h devant chez eux, alors qu'avant la vitesse était moindre. Ils sont a priori exclus du dispositif par le CGEDD et demandent ce qu'on fait pour eux.

La DREAL Bretagne rappelle que l'ensemble des informations sont sur les fiches. Concernant les personnes en dehors du périmètre CGEDD, il n'est pas possible d'apporter une réponse ce jour.

Le CRI 35 explique que les propriétaires de résidences secondaires devront faire valoir leurs droits auprès des tribunaux au titre du préjudice anormal et spécial. Au regard de ce qui se passe ailleurs, il estime que la collectivité devra payer in fine très certainement. C'est un réel paradoxe que d'être dans les règles mais de ne pas protéger les riverains.

Le SGAR Bretagne explique qu'en termes d'usage il est plus important de protéger les habitants des maisons à usage de résidence principale que les résidences secondaires. Celles-ci pourraient être traitées dans un second temps. De plus, il ne faut pas oublier que la situation de certaines habitations non éligibles pourrait être améliorée du fait des traitements apportés aux habitations éligibles.

Le CRI 35 rappelle que les études prévoient une marge d'erreur de 5 dB(A) qui devrait être appliquée en faveur des habitants. Il estime que l'utilisation du  $LA_{max}$  moyenné est défavorable et souhaite que le  $LA_{max}$  1 seconde soit appliqué. Il estime que les études ne sont pas représentatives du terrain. Il demande à ce qu'une confrontation de terrain soit faite.

SETEC explique que les cartes isophones sont réalisées à partir d'un calcul 3D qui prend en compte le bâti, les merlons, les écrans, ... Le bruit n'est pas calculé au sol mais à 4 mètres, car c'est à ce niveau qu'il est le plus bruyant à l'oreille humaine. Enfin, les calculs sont réalisés sur la base d'un TGV type.

Le CRI 35 explique que certaines mesures diffèrent sur le terrain et sont supérieures à 95 dB(A).

Le bureau d'étude explique que plus les mesures sont prises à proximité des voies plus le bruit est important. Il précise que le  $LA_{max}$  calculé est bien basé sur un leq de 1 seconde.

Le CRI 72 explique qu'il lui a été rapporté des mesures complémentaires et vibratoires.

ERE explique que les mesures auraient pu être différentes en fonction du contexte météo. A la demande de la mission CGEDD, le CEREMA a donc repris des mesures à des endroits complémentaires notamment pour étudier l'impact de la météo sur les mesures. Le CEREMA va également analyser la réverbération du bruit à proximité des viaducs. Les mesures sont faites différemment d'il y a 2 ans, puisque les sonomètres vont rester en place pendant 7 jours pour analyser la variabilité et la sensibilité à la météo du bruit et retenir une période significative. La campagne devrait être terminée à la fin du mois de novembre si les données sont exploitables. ERE a missionné le CEREMA pour comprendre le niveau des vibrations sur BPL.

Le CRI 72 demande la liste des lieux et si les résultats pourront être fournis.

ERE répond favorablement à la demande et précise que les données devraient être disponibles fin novembre 2019. Par contre, l'exploitation est plus longue, dans la mesure où les nouvelles données ont été recueillies sur 7 jours, ce qui génère une plus grande masse d'informations à traiter et à analyser pour le CEREMA.

Le CRI 35 demande pourquoi des mesures spécifiques ont été faites sur Bordeaux et non sur BPL. Il indique avoir transmis une liste des sites où les gens se plaignaient des vibrations, le 5 novembre 2018 puis le 30 juillet 2019. Il précise qu'il n'a eu à ce jour aucun retour.

La DREAL Bretagne demande à disposer de cette liste.

Le CRI 72 explique qu'on connaît la hauteur des trains pour l'étude qui est d'environ 3 mètres et demande quelle est la hauteur du mur antibruit.

SETEC explique que la hauteur des écrans est calculée par rapport aux rails. Pour obtenir la hauteur par rapport à la plateforme, il faut ajouter environ 1 mètre.

Le CRI 72 explique que les trains dépassent largement le mur antibruit en hauteur, un tiers du train dépasse du mur. Il demande si le dispositif est quand même efficace. Il demande comment cela peut fonctionner efficacement dans la mesure où un train circulant à grande vitesse dépasse d'au moins un tiers du mur anti bruit.

SETEC rappelle que les murs sont dimensionnés pour que cela fonctionne. Lorsque les trains circulent à 320 km/h, le bruit est atténué par l'écran (effet de diffraction).

La DREAL Bretagne entend les remarques sur les ouvrages existants. Elle rappelle toutefois que le rapport indique que les dispositifs mis en place permettent d'atteindre les seuils réglementaires. Le questionnement est donc de rendre les dispositifs plus efficaces.

Le CRI 72 explique que la hauteur des murs et des merlons est déterminante. La hauteur des caisses dépasse des murs anti-bruit, en particulier avec les TGV duplex, plus hauts.

SNCF Réseau confirme que la signature sonore des trains est très proche quel qu'en soit leur type, et que l'essentiel du bruit provient du contact entre rail et roue.

Le CRI 72 expose qu'avec un train à 320 km/h, la composante bruit aérodynamique est importante. Il demande à ce que soient utilisées des caméras qui montrent où se situe le bruit plutôt que des sonomètres classiques. Il a le sentiment que sur le terrain, l'essentiel de l'énergie acoustique se situe devant le train. Il remarque des fuites de bruit portées par l'air devant les murs qu'il juge trop courts. Le CRI 72 rappelle que, sur le site internet de la SNCF, une page explique que le bruit monte en fonction de la vitesse et vient du haut. Il demande l'avis du bureau d'étude sur les données présentées précédemment.

SETEC explique qu'il y a plusieurs origines du bruit lors d'une circulation de train et qu'au-dessus de certaines vitesses, il y a d'autres sources de bruit que le contact rail/roue. Ces autres bruits ne sont pas prédominants.

Le CRI 72 prend l'exemple de 3 maisons qui sont en rouge sur la cartographie présentée, donc touchées par un bruit à plus de 80 dB(A). Il émet un doute sur l'efficacité des murs de 2 mètres de hauteur.

Le SGAR rappelle que la réglementation est respectée. Aujourd'hui, on va au-delà de la réglementation, et donc on affronte cette difficulté.

La DREAL Bretagne propose aux acteurs associatifs de consulter les fiches pour réfléchir aux dispositions à prendre.

L'association des communes traversées est interpellée par la réponse de SNCF Réseau sur les Naturawall. Elle a le sentiment qu'on cherche à mettre ces équipements hors des emprises SNCF pour transférer la responsabilité de l'entretien de ces matériels à d'autres. Qui va entretenir les délaissés ? Aujourd'hui, l'entretien est inexistant ou réalisé avec de très grandes difficultés.

Le CRI 72 confirme que le système Naturawall représente un véritable intérêt pour la biodiversité.

SNCF Réseau explique que la création de refuges pour la faune dans les emprises ferroviaires n'est pas recherchée, pour des raisons évidentes liées à l'exploitation et à la sécurité ferroviaire. Aujourd'hui, la faune est régulièrement chassée de l'intérieur des emprises. Ce critère ne sera donc a priori pas retenu pour l'implantation de ces dispositifs. Sur le sujet du foncier, SNCF Réseau confirme que les discussions pour la rétrocession des excédents ont débuté en 2017. Mais à ce jour, aucune promesse d'achat n'a été régularisée par acte, conformément aux demandes qui ont été exprimées par les associations au cours des comités de suivi départementaux, certains excédents pouvant éventuellement être utiles à l'implantation de protections complémentaires. De ce fait, si le choix des Naturawall est fait, il se pourrait qu'ils soient implantés sur des excédents encore propriété SNCF Réseau. Par contre, SNCF Réseau confirme qu'il a proposé que la régularisation par actes puisse être engagée sur les zones où aucune habitation n'est éligible à un aménagement, ce qui peut expliquer les courriers reçus dans certaines mairies correspondant à la purge des droits de priorité au préalable aux actes. Enfin, concernant l'entretien, SNCF Réseau confirme que des campagnes de fauchage des excédents non rétrocédés ont été menées en 2019.

La DREAL Bretagne explique que les services de l'État attendent les remarques des associations. La faisabilité de la réduction du bruit doit être regardée finement emplacement par emplacement.

L'Association des maires des communes traversées par la LGV BPL rappelle que les élus ont travaillé avec ERE, les agriculteurs, ... Elle explique que les membres de l'association seront vigilants car les problématiques d'entretien ne sont pas réglées. Elle aurait souhaité que les élus soient informés de l'arrêt des rétrocessions.

Le CRI 72 demande quel est le fonctionnement envisagé pour les groupes de travail. Il remercie les organisateurs d'avoir accepté davantage de représentants lors de la réunion de ce jour. Il explique que pour les prochaines réunions en département, il souhaiterait que 8 ou 9 personnes par CRI puissent être présentes, car la connaissance terrain est essentielle et que chacun a sa « spécialité ».

La DREAL Bretagne précise que la limite suggérée dans les invitations de la réunion de ce jour était nécessaire pour que chacun puisse avoir une place autour de la table et qu'il y ait un équilibre entre les parties. Il n'y a pas de raison à s'opposer à la présence d'un plus grand nombre de représentants des CRI pour les réunions départementales, en sachant que la responsabilité de l'organisation de ces réunions reste du ressort de chaque préfet concerné. Elle explique que les prochains groupes de travail se dérouleront de la même manière qu'aujourd'hui : un temps de présentation suivi d'un temps d'échanges avec la remise de documents en fin de séance. Elle souhaite que les représentants présents puissent avoir des temps d'échanges avec les différentes personnes qui ne peuvent pas être présentes lors des groupes de travail.

Le CRI 35 demande à ce qu'il soit possible de faire du terrain également. Il explique avoir envoyé un document à la Ministre en date du 22 juillet 2019, mais que celui-ci est resté sans réponse. La dépréciation des biens des riverains n'est pas compensée. L'administration renvoie vers les tribunaux administratifs qui sont encombrés, ce qui nécessite un temps de traitement long, et des frais de justice. Cela va sûrement induire que certains riverains ne puissent pas faire valoir leurs droits, et donc une distorsion d'égalité entre riverains. Il demande la désignation d'un médiateur, sous le contrôle du tribunal administratif, par département, pour négocier à l'amiable pendant les 2 mois du délai du recours gracieux. Il estime que, systématiquement, la partie adverse ne répond pas aux sollicitations des riverains pour négocier à l'amiable. En cas de solutions trouvées entre les parties, elles seraient entérinées par le tribunal. Le CRI 35 confirme que la possibilité de déposer des recours est limitée à 4 ans. Les délais de recours sont longs et les travaux vont prendre du temps. Il va falloir engager des procédures auprès des tribunaux sans attendre le résultat des mesures à mettre en œuvre pour le traitement du bruit. Cela renforce la nécessité d'obtenir du tribunal administratif une approche globale du sujet.

Le CRI 53 demande à connaître les noms des personnes exposées à plus de 85 dB(A) dans une relation de transparence.

La DREAL Bretagne explique que, concernant le courrier de cet été adressé par le CRI 35, la réponse apportée sera celle de l'application du droit. Concernant la transmission des noms des personnes, cela ne peut pas se faire sans l'accord préalable de ces dernières.

Le SGAR Bretagne précise que le CGEDD avait consulté la CNIL. Il est essentiel de respecter la confidentialité des données individuelles ; de nombreuses données sont déjà disponibles au travers des cartes et des fiches remises.

La DREAL Bretagne rappelle que des exemplaires papiers de l'étude seront distribués et qu'un envoi par mail sera fait.

Le CRI 72 demande s'il y aura une réunion des groupes de travail en décembre 2019.

La DREAL Bretagne souhaite que les premiers résultats puissent être présentés au plus tôt, en décembre ou janvier, sur le bâti concerné. Le nombre de réunions des groupes de travail variera selon les besoins et des départements.

Le CRI 35 estime que l'intitulé de la réunion sur le parachèvement de la ligne est la reconnaissance d'une erreur. La perte de bâti était prise en compte sur certains autres grands projets comme la LGV Méditerranée. Cela n'a pas été le cas sur BPL. Il estime qu'il y a une forme de spoliation et une absence d'équité entre les territoires.

Alain Priol, directeur départemental de la DDT 53 conclut la réunion et remercie l'ensemble des participants pour la qualité des échanges de ce jour et de ceux à venir.