

Compte-rendu
Réunion / CGEDD du lundi 17 juin 2019
à 10h à la Préfecture du Mans

Les intervenants :

Réunion présidée par Nicolas Quillet, Préfet de la Sarthe,
accompagné de Thierry Baron, secrétaire général de la Préfecture de la Sarthe
Intervenants : Catherine Mir, Sylvain Leblanc (Mission CGEDD)
Pierre-Alexandre Poivre resp. de la division Mobilités et maîtrise d'ouvrage DREAL Bretagne
Manuelle Seigneur responsable du service Intermodalité DREAL Pays de la Loire

Dans l'assistance :

- Présents pour le CRI 72 : Laure Artru, Emmanuel de Beaucourt, Gérard Gasnier, Anne-Marie Guitton
- les députés : Marietta Karamanli, Damien Pichereau, Sylvie Tolmont
- les sénateurs : Nadine Grelet-Certenais, Louis-Jean de Nicolaÿ
- les maires de villages traversés dont Régis Cerbelle, président de l'ADEN
- une représentante de la Région Pays-de-la-Loire
- Didier Postel (le « communicant » d'Eiffage)

D'emblée, le Préfet exprime des points qu'il a notés à la lecture du rapport de la mission du CGEDD :

- Le CEREMA effectuera des études complémentaires de bruit car certaines mesures ont été réalisées dans des conditions défavorables et le CEREMA en fera pour les vibrations (financement prévu et maîtrise d'ouvrage ERE).
- Il est possible d'augmenter les financements.
- Il constate l'exclusion de la baisse de vitesse comme moyen de baisser les nuisances sonores sauf à l'entrée de Bordeaux.
- Il note deux éléments nouveaux :
 - c'est la première fois que la loi prend en compte le pic de bruit (Lamax). Des cartes donnent le Lamax . Nous attirons son attention sur le fait qu'elles sont floues et de ce fait inutilisables ; engagement est pris de fournir des cartes lisibles.
 - la prise en compte des vibrations : c'est un nouvel élément qui peut s'inscrire sur une carte.

Il émet des recommandations aux membres de la mission :

- pas d'explications détaillées sur le bruit : ça fait perdre du temps.
- Mr Leblanc qui avait prévu un certain nombre de diapos se verra court-circuité et prié d'abréger.

Il est à noter tout au long de la réunion, le rôle très positif du Préfet en ce qui concerne la demande de précisions, les engagements à prendre et le calendrier à tenir ainsi que la parole laissée aux participants à de nombreuses reprises, notamment du CRI 72. Nous sommes allés l'en remercier à l'issue de la réunion.

Exposé de Mme Mir

La mission rappelle les deux objectifs qui lui ont été fixés :

- identifier sur la base de critères précis les maisons qui méritent des protections supplémentaires et les financements qui vont avec.
- Faire des propositions quant à l'évolution de la réglementation.

Mme Mir rappelle les indicateurs moyennés utilisés dans la réglementation française (les fameuses moyennes : de 60 dB de 6h à 22h et de 55 dB de 22h à 6h) .

Elle précise que partout dans le monde, ce sont des indicateurs moyennés qui sont utilisés sauf au Japon (mais ce pays est en train de revenir dessus).

Pour rendre compte des pics de bruit :

Lamax 1 seconde : c'est celui-ci qui est retenu (et non le Lamax fast 125 m/secondes : qui reflète le pic maximum).

Le but : prioriser les maisons à traiter.

Les effets du bruit sur la santé :

La gêne est le premier impact sur la santé selon l'OMS.

Les troubles du sommeil : 42 dB maximum dans une chambre sont recommandés (mais les enfants ne se réveillent pas à 42 dB, paraît-il). Tout le monde se réveille naturellement un certain nombre de fois dans la nuit (remarque que nous avons faite par la suite : « oui, donc autant ne pas en rajouter »!)

Les gens perçoivent le bruit différemment : l'intensité sonore d'un bruit double tous les 3 dB mais la sensation de doublement n'intervient qu'avec un supplément de 10 dB.

La variabilité due à la météo peut atteindre jusqu'à plus ou moins 10 dB

----- **Premiers éléments de réponses :**

- **Question de la transparence** : ERE s'est engagé à communiquer les profils en long (niveau de la voie par rapport au terrain) tels qu'ils sont réalisés aujourd'hui ainsi que les autres documents. Mr Postel s'est engagé à ce qu'ils soient transmis à la SNCF et à notre demande, appuyée par le Préfet, aux Préfets de régions et de départements.

- **Certaines mesures de bruit** ont été faites dans des conditions défavorables : un certain nombre de mesures de bruit vont être refaites.

- **Augmentation du trafic à l'avenir ?** : 30 % au maximum. Pour l'instant, la SNCF cherche plutôt à remplir ses trains...

Chaque année **les fréquences de trains** (le nombre de passages) devront être communiquées.

- **Inquiétude face à l'ouverture à la concurrence** : la réglementation européenne prévoit 92 dB au maximum mesurés à 25 m. Les trains français respectent ce seuil.

Le train doit respecter cette norme le jour de la mise en service. Des pénalités taxeront les trains plus bruyants.

(mais la tarification prévue ne changera pas le bruit émis sauf si elle est très dissuasive !)

- **Envisager une baisse de la vitesse ?**

Réponse : la densité de population est insuffisante pour la justifier.

Passer de 320 à 250 km/h permettrait seulement une diminution de 3 dB (nous avons bien sûr rappelé que c'était justement le seuil d'efficacité retenu pour les dispositifs complémentaires anti-bruit et que cela correspondait au bruit diminué de moitié!)

Cette option de baisse de la vitesse n'a été retenue sur la LGV SEA qu'avant l'entrée de Bordeaux à cause d'une très forte densité de population.

Problème des zones « blanches » (sans nuisances sonores d'après les modélisations mais zones néanmoins impactées) : non résolu alors que la limitation de vitesse résoudrait ce problème au moins à certains endroits.

- **Sur les vibrations** : il y a eu 28 mesures sur Tours-Bordeaux. Il y en aura sur la LGV BPL.

Les structures en bois, les longues façades des maisons amplifient les vibrations.

L'effet de souffle est mal connu.

Préconisation de faire la même étude sur BPL : le seuil de 0,16 mm/s utilisé en Allemagne sera retenu.

Quand ? : La première réunion de travail aura lieu le 21 juin et ensuite sur le terrain par le CEREMA. **Études faites dès cet été. Le Préfet demande à être tenu au courant.**

- Traiter les maisons qui subissent un Lamax modélisé supérieur à 80 dB.

Nombre journalier de pics de bruit : il suffit d'un seul pic de bruit par jour pour que la maison figure sur la carte dans la courbe supérieure à 80 dB.

- Le secteur situé de Connerré à la virgule de Sablé sera prioritaire dans le temps par rapport aux autres secteurs car le nombre de trains est plus important que sur les autres secteurs.

- Priorité également aux situations qui méritent d'être examinées avec attention : par exemple, personnes handicapées ou personnes exerçant à domicile le métier d'assistante maternelle.

- En cas de problème de sommeil, préconisation d'un avis circonstancié de l'ARS.

Problème de multi-expositions : une maison sera traitée acoustiquement sur toutes les façades.

Pour les sites particuliers qui ont été traités en fonction d'une modélisation : demande de refaire des mesures.

Problèmes de déflagration en sortie de tranchée ouverte (question de Régis Cerbelle) : la question sera à nouveau posée au CEREMA.

- Le choix du seuil de 80 dB est fondé sur un type de modélisation par la méthode nordique utilisé en Norvège. Il n'est pas envisageable de remettre en cause cette valeur seuil choisie.

À 320km/h, le TGV A est le train le plus bruyant.

Pour caractériser ce seuil de 80 dB : deux personnes qui se parlent à 25 cm ne se comprennent pas.

Avec 62 dB à l'intérieur des maisons, fenêtre ouverte, deux personnes à 75 cm ne se comprennent pas.

Avec 47 dB à l'intérieur des maisons, fenêtre fermée, deux personnes à 150 cm se comprennent.

On considère que depuis 1996 toutes les isolations des maisons permettent une atténuation de 30 dB (25 dB pour maisons anciennes).

Résultats de ce seuil :

LGV à fleur de sol : maisons à protéger dans une zone de 200m

Lorsque la LGV est en déblai : maisons à protéger dans une zone jusqu'à 100 m

Lorsque la LGV est en remblai : maisons à protéger dans une zone jusqu'à 200 m

L'amélioration doit être de 3dB au moins pour qu'une protection soit retenue et réalisée.

En Sarthe : 47 maisons sont identifiées comme à traiter.

Maisons pour lesquelles le Lamax est égal ou supérieur à 85 dB : le rachat est proposé. Sur la totalité de la LGV BPL : 13 maisons sont concernées.

En Sarthe : 4 maisons sont dans ce cas.

43 maisons sont entre 85 et 80 dB : elle font partie des cas à traiter.

Combien de maisons en Sarthe entre 80 et 75 dB ? La question demeure, sans réponse précise mais vraisemblablement de l'ordre de 220 maisons.

- La mise en œuvre sera encadrée par la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)

La gestion financière du fonds sera assurée par SNCF Réseau.

Le maître d'ouvrage sera ERE.

Intervention de Pierre Alexandre Poivre, DREAL

Il souligne que la mission a fait sienne les recommandations du CGEDD.

Il y aura un Protocole d'accord Etat / SNCF / ERE / Collectivités locales : Convention de financement début 2020 (50 % par l'État, 50 % par les collectivités territoriales).

La représentante de la présidente de la région Pays-de-la-Loire a confirmé la participation de la région.

- Une instance interrégionale sera garante des orientations et de l'égalité de traitement.
- Une instance départementale préparera l'instruction des dossiers, la préparation de la priorisation des actions et le suivi des études et des réalisations.

Composition de cette instance départementale :

Le Secrétariat de ce groupe de travail sera assuré par SNCF réseau.

En feront partie : l'ARS, Eiffage, des techniciens, 1 représentant du CRI (nous avons demandé à être plusieurs représentants, avec une impression d'assentiment du Préfet) 1 représentant des maires.

Demande du Préfet :

Avant que les propositions ne remontent à l'instance interrégionale : elles seront présentées et discutées en comité de suivi départemental.

Il n'y aura pas de réaménagement foncier.

En appui interviendront les études complémentaires d'ERE (mesures de bruit et étude des vibrations)

Elaboration du cahier des charges des études permettant de définir les mesures de traitement des nuisances sonores.

Le nombre de 47 maisons peut-il évoluer ? : oui

Premiers éléments de calendrier :

Une première réunion du comité technique aura lieu à la rentrée.

Dans l'automne les financeurs seront réunis.

En 2020 : premiers travaux.

- Mme Karamanli déplore l'insuffisance du montant de 11 millions d'€ et que SNCF Réseau et ERE ne figurent pas parmi les contributeurs. Seuls les contribuables sont sollicités à travers les financements apportés par l'État et les collectivités territoriales.

L'évolution du matériel n'est pas mise en oeuvre pour trouver des solutions.

- Comment ont été calculés les 11 millions d'€ ? :

Réponse de Mme Mir : SNCF réseau a identifié ces 90 maisons, elle connaît les protections mises en place ou à compléter ; les calculs ont été faits à partir de ces données.

- **Le rapport de la mission du CGEDD n'a pas « force de loi » pour l'avenir** ; ce ne sont que des recommandations. Il est fixé en l'état dans sa forme définitive et ne sera pas modifié mais rien n'empêche de faire des propositions lors des groupes de travail.

Par exemple, nous pourrons à nouveau demander que les maisons secondaires soient aussi prises en compte et que la date retenue soit celle de la DUP du 26 octobre 2007.

Rédaction, Anne-Marie Guitton