

**RÉUNION DU GROUPE DE TRAVAIL DÉPARTEMENTAL
SUR LE TRAITEMENT DES NUISANCES SONORES LGV BPL**

LE 12 SEPTEMBRE 2024 À LA PRÉFECTURE DU MANS

Présents	Organisme	Courriel
Emmanuel AUBRY	Préfet de la Sarthe	
Christine TORRES	Secrétaire général préfecture de la Sarthe	
Eric GERVAIS	Directeur de la DCPAT préfecture de la Sarthe	eric.gervais@sarthe.gouv.fr
Laurence DAVIAUD	Adjointe au chef de BEUP préfecture de la Sarthe	
Isabelle AUTHIER	Région PdL	isabelle.authier@paysdelaloire.fr
Caroline MARLETTE	DREAL PdL	caroline.marlette@developpement-durable.gouv.fr
Gaëlle LE BRETON	DREAL PdL	gaelle.le-breton@developpement-durable.gouv.fr
Manuel RINÇON	ARS 72	manuel.rincon@ars.sante.fr
Géraldine LECOQ	ARS 72	
Franck BONHOMME	SNCF Réseau	f.bonhomme@reseau.sncf.fr
Didier POSTEL	Eiffage Rail Express	didier.postel@eiffage.com
Sylvie GENTES	DDT 72	sylvie.gentes@sarthe.gouv.fr
Gérard GASNIER	CRI72 (Secrétaire adjoint)	
Anne-Marie GUITTON	CRI72 (Secrétaire)	am.guitton@orange.fr
François COROLLER	CRI72 (Réfèrent)	francois.coroller@orange.fr
Philippe CARLACH	CRI72 (Trésorier)	philippe.carlach@free.fr
Laure ARTRU	CRI72 (Présidente)	laure.artru@hotmail.com
Régis CERBELLE	ADEN et maire de Chantenay Villedieu	
Michel BRIFFAULT	ADEN et maire de Coulans-sur-Gée	mairie@coulanssurgee.fr
Vallerand de CHAILLE	ADE 72 (Adjoint)	vallerand.dechaille@plus.agri72.com
Hana BENKOULA	EGIS (AMO SNCF Réseau)	hana.bekoula@egis-group.com
Edgar PIGEON	EGIS (AMO SNCF Réseau)	edgar.pigeon@egis-group.com

Ouverture :

Le Préfet ouvre la séance en remerciant l'ensemble des participants, en présentiel et en distanciel. Il rappelle que cette réunion, initialement prévue en juin, a été décalée à ce jour pour cause de période de réserve électorale, suite à la dissolution de l'Assemblée Nationale, et invite tout d'abord à un tour de table.

Il souligne que la parole est libre au sein de ce groupe de travail, afin de favoriser des échanges ouverts et constructifs, et énonce les quatre points de l'ordre du jour :

- État d'avancement des mesures d'amélioration,
- Retours sur les demandes exprimées lors du dernier groupe de travail,
- Perspectives d'atterrissage du fonds,
- Point sur la revente des excédents d'emprises.

Etat d'avancement des mesures d'amélioration

Le Préfet donne la parole à la DREAL, qui rappelle qu'au départ 59 maisons avaient été identifiées comme potentiellement éligibles pour une proposition d'acquisition à l'amiable, dont 36 en Sarthe. Toutefois, après analyses détaillées et prises de contact avec les propriétaires, seules 44 d'entre elles répondaient finalement à la totalité des critères d'éligibilité, notamment celui de l'antériorité (le 1^{er} juin 2006, date d'ouverture de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)).

La DREAL fait ensuite un point sur les phases 1 et 2 des rachats, en présentant les résultats suivants (extrait de la présentation) :

1.1 – Phases 1 et 2 : rachat des maisons les plus exposées

	Ile-et-Vilaine	Mayenne	Sarthe	Total
Maisons cartographiées pour les rachats	11	12	36	59
Maisons concernées par les critères d'éligibilité après analyse	11	6	27	44
Courriers de proposition de rachat envoyés	11	6	26*	43*
Acceptation	2	2	9	13
Refus	9	4	17	30

* 1 propriétaire a souhaité ne plus être sollicité

Concernant la phase 3, relative à la protection à la source des habitations, la DREAL informe que quatre sites et six maisons sont concernés, dont une en Sarthe. Pour cette maison, les travaux réalisés au printemps 2022 incluent la rehausse du merlon et l'installation d'un mur préfabriqué en béton en crête de merlon.

Suite aux travaux, la riveraine a immédiatement signalé l'aggravation des nuisances. Lors du dernier groupe de travail départemental, Monsieur le Préfet a sollicité une expertise complémentaire du Cerema qui a été menée en septembre 2023, et qui a confirmé l'atteinte de l'objectif d'une réduction d'au moins 3 dB(A) des pics de bruit. Pour compléter la protection, et répondre à la plainte de la riveraine, il a été décidé par les financeurs de réaliser également une isolation de façade de l'habitation.

Pour les isolations des façades, la DREAL rappelle les deux principes essentiels : les propriétaires n'ont pas à avancer les frais, tout est financé par le fonds, et les factures ne sont réglées qu'une fois les objectifs acoustiques vérifiés et atteints. Les étapes de l'isolation comprennent d'abord un diagnostic acoustique,*suivi de la proposition de deux scénarios de travaux aux propriétaires (un scénario A très performant (-40 dB(A)) et un scénario B performant (-35 dB(A)) avec la prise en charge par le fonds d'une assistance à la maîtrise

d'ouvrage (AMO), puis la réalisation des travaux et enfin une vérification de la bonne réalisation de travaux et que les objectifs définis avec le propriétaire sont bien atteints.

La DREAL précise que les scénarios A et B ont été présentés à 25 propriétaires à ce jour, et que le scénario A a recueilli le plus d'avis favorables (21 contre 1 pour le scénario B). Un propriétaire a décidé de vendre sa maison, le nouveau propriétaire ne pourra pas bénéficier des mesures du fonds pour cause de perte de l'antériorité.

Le CRI72 interroge sur les éléments pris en compte dans les scénarios, en insistant sur les portes, fenêtres, et façades.

La DREAL répond que les scénarios techniques d'isolation ne préconisent pas de double peau et donc une modification des façades, seuls les ouvrants (portes et fenêtres) et les entrées d'air (VMC) seront modifiés. Les propriétaires ont généralement opté pour le scénario le plus ambitieux.

Le CRI72 interroge sur le calendrier des travaux.

SNCF Réseau précise que l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) – quand elle a été choisie par le propriétaire – prépare la mise en concurrence des entreprises, celle retenue repassera chez les riverains en vue d'établir la commande précise des fournitures, prévue début 2025 et des premiers travaux potentiellement au printemps 2025. La DREAL ajoute que le calendrier dépend également directement des délais de livraison des matériels (notamment les ouvrants).

Le CRI72 questionne sur la date d'acceptation des scénarios par les propriétaires.

SNCF Réseau répond que ces dates se sont étalées dans le temps, et que les toutes premières d'entre elles datent de fin 2023.

L'ADEN aborde le sujet des murs, soulignant qu'ils créent un effet de résonance amplifiant les bruits des trains. Le CRI72 ajoute que la hauteur des merlons est insuffisante pour atténuer le bruit, et regrette que l'expérimentation du système "Naturawall" n'ait pas été faite avant l'installation des merlons, avec des mesures acoustiques pour comparer les résultats avant et après les travaux.

Le Préfet propose de passer au point suivant de l'ordre du jour.

Retours sur les demandes formulées lors du dernier GT

Protections à la source à Connerré

La DREAL rappelle les études menées à Connerré, où des écrans acoustiques ont été implantés pour la protection de plusieurs maisons situées à moins de 300 mètres. L'hypothèse d'une augmentation de la protection à la source (rehausse et allongement des écrans existants) n'a pas été retenue, le coût correspondant ayant été estimé, suite aux études préliminaires, à hauteur de 5,9 M€, représentant ainsi environ la moitié du fonds alloué. Ce coût est notamment lié au fait que les travaux doivent être réalisés de nuit.

Le CRI72 souligne que le mur actuel, d'une hauteur de 2 mètres, est insuffisant pour bloquer le bruit, car le train mesure 3 mètres. La hauteur du mur ne permet donc pas de réduire efficacement les nuisances sonores liées aux passages des trains de la LGV.

Le Préfet précise que le bruit ne provient pas uniquement du sommet du train, mais surtout du frottement rail/roues, et que – par ailleurs – la hauteur du mur est conforme aux réglementations en vigueur.

Le CRI72 rappelle qu'il n'a jamais été destinataire du détail des estimations annoncées de 5,9 M€, malgré ses demandes.

ERE confirme que le coût du rehaussement et allongement des murs acoustiques est élevé, car il nécessite de refaire non seulement les murs (rehausse et allongement), mais aussi leurs fondations qui doivent être enfoncées à plus de 5 mètres de profondeur pour permettre de reprendre les efforts (notamment au passage des TGV), avec effectivement uniquement des travaux de nuit s'agissant d'une voie en exploitation, ce qui renchérit considérablement les travaux.

Le CRI72 rappelle que le préfet précédent s'était rendu sur le terrain et avait constaté les nuisances. L'association estime que le problème vient aussi du fait que les maisons éligibles ont été identifiées en fonction du bruit moyen, et non des pics de bruit.

Le Préfet souligne que les normes acoustiques en vigueur et les recommandations du CGEDD sont respectées. Les maisons éligibles – conformément aux préconisations du CGEDD – ont bien été identifiées en fonction des pics de bruit.

Le CRI72 revient sur le sujet de l'antériorité et demande à nouveau que le critère d'antériorité retenu soit la date de la DUP et non celle de l'ouverture de l'enquête. L'association insiste sur les nuisances jugées insupportables, avec des pics de bruit très élevés, ainsi que sur la dépréciation des biens qui en découle. Face à ces nuisances, elle déplore que les financements suffisants n'aient pas été mis en place pour ces riverains.

Le Préfet reconnaît les préoccupations évoquées, mais rappelle que tous les aménagements ferroviaires génèrent forcément des nuisances, que les études réalisées en amont cherchent à limiter conformément à la réglementation et au principe d'utilité publique.

Le CRI72 indique que si le rehaussement des murs n'est pas réalisable, d'autres solutions auraient pu être envisagées, comme réduire la vitesse des trains à 250 km/h sur l'ensemble du tracé, ou encore renforcer l'isolation des façades des maisons. L'association revient sur le fait que le rachat des maisons devait rester, selon le rapport CGEDD, une mesure exceptionnelle. Finalement, 27 propositions de rachat ont été faites en Sarthe ce qui fait que, selon l'association, les critères CGEDD ont été utilisés de manière opportuniste et arbitraire.

Pour la vitesse des trains, la DREAL indique que ce sujet sera vu après dans l'ordre du jour, mais rappelle que la problématique doit être examinée à une échelle plus large, sur l'ensemble de la ligne. Elle rappelle que l'application brute des critères CGEDD avait conclu initialement à la mise en œuvre quasi exclusive d'isolations de façades, et que la possibilité de bénéficier d'une proposition de rachat des maisons a été volontairement élargie afin de permettre aux riverains qui le souhaitent de bénéficier de cette mesure.

Le Préfet fait alors la transition vers le sujet suivant de l'ordre du jour.

Conséquence de la démolition d'une maison à Conneré pour les maisons situées à l'arrière

La DREAL rappelle que le CRI72 s'était interrogé sur l'éventuelle aggravation des nuisances sonores pour ces maisons. Elle indique qu'une étude a été réalisée et présentée pour une maison au sud de la ligne en face des maisons donc il est question, laquelle a conclu que l'impact serait très faible (environ 0,5 dB(A)). Ainsi, par extrapolation, on peut conclure que, pour les maisons qui sont derrière les maisons qui bénéficieront d'une

mesure de rachat et qui seront démolies, elles ne seront impactées qu'à la marge (0,5 dB(A) tout au plus), et donc pas éligibles à des mesures d'amélioration.

Communication des études ayant permis de réaliser le scénario alternatif

En réponse à la demande du CRI72, la DREAL précise que la construction du scénario alternatif s'est faite en deux phases, sur la base des habitations recensées dans les isophones L_{Amax} de plus de 80 dB(A). D'abord, une comparaison entre l'estimation du coût des travaux de protection à la source et la valeur des bâtiments protégés, basée sur les données suivantes :

- Coût des protections à la source : 10 000 € par mètre linéaire (chiffres du CGEDD) ;
- Estimation moyenne de la valeur des maisons : 300 000 € par habitation, valeur qui s'avère finalement élevée.

ERE précise que cette comparaison a été affinée par une seconde étude, en tenant compte des valeurs réelles des maisons sur le marché local (hors impact de la LGV) et en estimant plus finement les coûts de construction des protections à la source.

Au sujet du Naturawall

La DREAL aborde ensuite le sujet du Naturawall, en commençant par la question de sa longévité. Elle rappelle que le CRI72 s'étonnait de la prise en compte d'une durée de vie et du coût d'un renouvellement pour cet équipement, alors que le constructeur n'avait jamais évoqué ce point.

La DREAL précise que les coûts futurs de renouvellement (lié à l'acier galvanisé en pleine terre qui se détériore) et d'entretien paysager sont jugés trop importants pour être inclus dans le partenariat public-privé entre SNCF Réseau et ERE. Ces coûts (renouvellement et entretien) doivent être pris en compte et un responsable doit être désigné quant à leur prise en charge. Ainsi, cette responsabilité appartiendrait au propriétaire du terrain où se situe le Naturawall. La DREAL rappelle que la durée de vie estimée du Naturawall est de 50 ans.

A la question du Préfet, ERE répond que la durée de vie du merlon généralement prise en compte est également de 50 ans.

La DREAL évoque la demande de Naturawall sur le merlon existant au niveau de L'Epi Fleury à Savigné-l'Évêque, en précisant que les maisons concernées ne sont pas éligibles aux mesures d'amélioration financées par le fonds, les maisons étant en dehors des courbes de 80 dB(A). La DREAL mentionne également une proposition d'expérimentation sur un autre site, en réponse à une demande du CRI72 pour un Naturawall de 150 mètres de long au lieu-dit La Ferme de Touzeau à Aigné. Cette habitation est en phase 2 du processus de proposition d'acquisition : un courrier de proposition de rachat à l'amiable a été envoyé le 21 juillet 2022, suivi d'une présentation de cette offre aux propriétaires lors des discussions, mais ceux-ci ne sont pas déclarés intéressés par ce dispositif.

Le CRI72 annonce vouloir financer lui-même la construction d'un Naturawall sur le site de L'Epi Fleury à Savigné-l'Évêque, avec des participations privées et grâce notamment à des financements de députés européens et de la Région Pays-de-la-Loire. L'association précise qu'elle dispose d'un document prouvant que cette solution respecte les critères européens de réduction du bruit et qu'il n'entraîne pas de renvoi des nuisances sonores. Le CRI72 estime qu'ERE n'a pas respecté ses engagements et que le merlon à cet endroit n'a pas la hauteur promise. Le CRI72 annonce enfin vouloir prochainement saisir ERE pour la réalisation de ce Naturawall.

ERE répond que le merlon réalisé répond aux engagements pris, et prend note de la sollicitation à venir.

Le Préfet exprime sa compréhension vis-à-vis des demandes du CRI 72, tout en prenant en compte les initiatives des riverains.

Au sujet des travaux de nuit sur la LGV

La DREAL aborde ensuite la question de l'information des maires concernant les travaux réalisés de nuit, une demande avait été formulée par l'association des maires des communes traversées par la LGV BPL. Les maires souhaitent être informés à l'avance des travaux nocturnes, car ils sont interrogés par leurs administrés. Les actions mises en place sont les suivantes :

- ERE a transmis la demande en juin 2022 à OPERE, responsable de la maintenance de la ligne.
- OPERE mettra en place un système de mailing pour avertir les communes concernées par des travaux de nuit susceptibles de provoquer des nuisances sonores.
- Cela permettra aux communes d'afficher une note en mairie pour informer les riverains.

Le CRI72 estime qu'à ce jour, ni les maires ni les riverains ne sont informés des travaux nocturnes. L'ADEN soulève également la question des nuisances liées aux travaux de jour.

Sur ce deuxième point, le Préfet indique que ces sujets ne sont pas à l'ordre du jour et, concernant la procédure mise en œuvre par le mainteneur LGV pour informer les maires, il souhaite l'envoi d'un courrier à sa signature pour le questionner, à préparer par ses services.

Le CRI72 suggère également que les informations sur ces travaux soient publiées dans les journaux locaux.

Le Préfet répond que l'État n'a pas le pouvoir d'imposer quel type d'information doit être traité dans les journaux, et que les maires peuvent solliciter les journalistes à cette fin pour que des articles soient réalisés.

Au sujet de la vitesse des trains

La DREAL aborde la question de la réduction de la vitesse à 250 km/h, une demande formulée lors des groupes de travail départementaux à plusieurs reprises, et par courrier au Préfet de la Sarthe en décembre 2020.

Le Préfet a présenté, conformément à son engagement, cette demande au comité des financeurs du 5 septembre dernier, qui n'a pas retenu cette idée. Il précise que la principale motivation concerne les lourds investissements qui ont été nécessaires pour réduire le temps de trajet (~37 minutes) entre Rennes et Le Mans, et qui sont en accord avec l'objectif d'utilité publique de la construction de la LGV, tandis qu'une réduction de la vitesse irait à l'encontre de cet objectif.

Le CRI72 annonce avoir, au cours d'un trajet TGV, pris l'initiative d'interroger des passagers à destination de Rennes, et que seul un d'entre eux était satisfait de la vitesse élevée. L'association questionne également sur l'impact énergétique et écologique des vitesses élevées des LGV et estime que la réduction de la vitesse pourrait faire diminuer le prix des billets. Elle évoque que pendant la crise énergétique de l'an passé liée aux difficultés de maintenance des centrales nucléaires, la SNCF avait réduit la vitesse des trains à 250 km/h, ce qui aurait permis des économies annuelles de 280 millions d'euros.

Le Préfet réitère l'objectif de maintenir le temps de trajet entre Brest et Paris souhaité par les financeurs avec la cible des 3 heures, la LGV BPL participe directement à la réalisation de cet objectif.

Le CRI72 insiste sur le fait que si les trains doivent rouler à 320 km/h, les mesures de protection acoustique pour les riverains devraient être à hauteur, car supporter des pics de bruit élevés est invivable.

La DREAL reconnaît la gêne subie par certains riverains, mais rappelle que tout est lié à la réglementation actuelle, qui repose sur des mesures de bruit moyen, sans prendre en compte les pics sonores.

Le CRI72 questionne SNCF Réseau sur la date de mise en circulation des nouvelles rames TGVM annoncées comme moins bruyantes.

En l'absence d'information précise connue de SNCF Réseau, le Préfet lui demande d'obtenir ces éléments de la part de l'entreprise ferroviaire de façon à pouvoir apporter les éléments de réponse dans le compte-rendu de cette réunion.

[Post réunion] Les premières rames TGVM sont prévues d'être livrées par le constructeur tout début 2026. Elles seront déployées progressivement sur le réseau grande vitesse en exploitation, pour l'heure sur la façade atlantique d'ici la fin de cette décennie (en remplacement des rames atlantique en fin d'exploitation). Les nouveaux entrants qui se sont annoncés, et dont l'arrivée effective se fera a priori à la même période, disposeront potentiellement des mêmes matériels roulants.

Autres sujets

Le CRI72 évoque le fait que la section nord du Mans de la LGV est censée pouvoir accueillir du trafic fret de nuit, et interroge sur ce qu'il en est exactement.

SNCF Réseau confirme que la section nord du Mans est apte à accueillir du trafic fret, pour les entreprises ferroviaires qui souhaitent raccourcir la longueur de leur parcours et éviter de traverser la gare du Mans, mais à la condition que les locomotives soient équipées de la signalisation adaptée. A ce jour, aucune entreprise ferroviaire n'a souhaité le faire. SNCF Réseau précise qu'il s'agit de circulations en journée comme les TGV, et non la nuit qui est réservée à la maintenance de la ligne.

Le CRI72 interroge également sur l'ouverture des lignes ferroviaires grande vitesse à des compagnies concurrentes de SNCF, craignant une augmentation du nombre de trains.

SNCF Réseau indique que la concurrence est déjà effective sur d'autres lignes TGV, notamment Paris – Lyon, mais qu'à ce jour aucune autre compagnie ferroviaire n'est prévue sur BPL avant 2026 au plus tôt. La question de l'arrivée de la concurrence ne signifie pas forcément une augmentation du nombre de circulations, mais peut également signifier un « partage » des circulations existantes entre plusieurs entreprises ferroviaires.

Perspectives d'atterrissage du fonds

En ce qui concerne le fonds complémentaire, la DREAL rappelle que le montant global estimé par le CGEDD était de 11 M€, avec une première convention de financement de 5,5 M€ signée en 2020 et un potentiel avenant ultérieur.

Une perspective d'atterrissage d'environ 6,5 M€ est évoquée, et le Comité des financeurs a validé le principe d'un avenant afin de porter le montant de financement à 7 M€ pour intégrer des marges.

Le CRI72 questionne sur la répartition des fonds par départements, le département de la Sarthe regroupant le plus grand nombre d'éligibles.

SNCF Réseau confirme que la Sarthe est le département qui bénéficiera de la plus grande partie des fonds. La DREAL propose de faire un point au prochain groupe de travail.

Point sur la revente des excédents d'emprises

SNCF Réseau rappelle que les acquisitions foncières menées par ERE au nom et pour le compte de SNCF Réseau, dans le cadre de la construction de la LGV, incluaient également des terrains utiles aux installations

et ouvrages provisoires, aux rétablissements des voiries publiques ainsi que pour certaines compensations environnementales.

Sur les 760 actes de revente potentiels enregistrés, qui représentent environ 85% des 720 hectares d'excédents revendables, environ 110 ont été totalement finalisés à ce jour, et le travail va se poursuivre dans les prochains mois.

L'ADEN rappelle que les prochaines élections municipales seront en 2026, et que dans ce cadre il est important que, pour la continuité des actions municipales, les sujets liés aux communes puissent être traités avant. L'association soulève également la question de l'absence, en certains endroits, du déclassement des anciennes zones de voiries publiques, ainsi que le sujet des droits de priorité à la revente qui peuvent être exercés, privant les personnes qui pensaient devenir propriétaires des biens dont ils pensaient pouvoir jouir.

SNCF Réseau confirme que ce sujet du non-déclassement de certaines voiries publiques a été constaté par l'ensemble des parties prenantes à la fin des travaux. Si SNCF Réseau s'est déclarée prête à régulariser ces sujets au travers d'échanges dans le cadre des reventes d'excédents, en revanche, SNCF Réseau n'a pas la main sur la procédure préalable nécessaire de déclassement du domaine public routier à mener. SNCF Réseau partage l'observation de l'ADEN sur le fait que des procédures de déclassement peuvent demander l'engagement de dépenses qui semblent n'être budgétées par personnes à ce jour. Concernant les droits de priorité à la revente, il s'agit de l'application de la réglementation qui doit être respectée.

L'ADEN soulève la question de l'entretien de certains espaces liés aux voiries communales rétablies dans le cadre du projet, qu'il est proposé de remettre aux communes. Dans certaines zones, l'ADEN estime que cet entretien est par endroits difficile et trop coûteux pour les communes.

SNCF Réseau est disposé à évoquer les cas particuliers concernés avec les collectivités.

Le CRI72 questionne sur l'état d'avancement des travaux de démolitions annoncés pour les bâtis acquis.

SNCF Réseau informe que six acquisitions ont été concrétisées à ce jour, sur les 12 potentielles au total, dont quatre en Sarthe, et que les travaux de démolition de la première habitation acquise sont actuellement en passe de se terminer, les autres suivront au fur et à mesure.

Le Préfet conclut en reconnaissant les avancées faites lors de la réunion et souligne l'intérêt d'une bonne passation des dossiers pour les futurs élus locaux lors de leur prise de responsabilités. Il remercie tous les participants pour leur présence et clôture la séance.

Le Préfet,


Emmanuel AUBRY