



PRÉFET DES ARDENNES

Résumé non technique



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - État 2e échéance

Concernant les infrastructures de transports terrestres du réseau routier national du département des Ardennes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules

Mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement



Direction départementale des territoires des Ardennes

1. Généralités sur le bruit

Le Larousse définit le bruit comme « un ensemble de sons perçus comme étant sans harmonie, par opposition à la musique ». L'unité utilisée pour exprimer son intensité est le décibel (dB). Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien être.

Les sons aigus et les sons graves ne sont pas perçus de la même façon par l'oreille humaine : une proportion importante de composantes en basse fréquence peut considérablement augmenter la gêne. Il est ainsi appliqué aux niveaux sonores mesurés en décibel une pondération : la pondération A, destinée à simuler le mode de réponse de l'oreille. L'unité de mesure, le décibel pondéré A, est notée dB(A).

2. Cadre réglementaire et réalisations dans les Ardennes

La directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, définit une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir et réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Suite à sa transposition en droit français, la réalisation de cartes de bruit stratégiques (CBS) et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sont obligatoires, en deux échéances.

La 1^e échéance (2007-2008) portait sur les infrastructures de transports terrestres dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains et les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Dans les Ardennes, seulement concernées par le premier point, les CBS et le PPBE correspondant ont été arrêtés respectivement en 2008 et 2012 par le préfet et publiés sur le site internet: <http://www.ardennes.equipement-agriculture.gouv.fr/le-bruit-dans-les-ardennes-r537.html>.

La 2^e échéance (2012-2013) porte sur les infrastructures de transports terrestres dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages de trains et les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Dans les Ardennes, concernées par les deux premiers points, les CBS de la 2^e échéance ont été arrêtées par le préfet en mars et juillet 2013 et publiées sur le site internet <http://www.ardennes.equipement-agriculture.gouv.fr/le-bruit-dans-les-ardennes-r537.html>. Quatre PPBE distincts doivent être élaborés pour cette 2^e échéance, selon la catégorie d'infrastructures : par l'État pour les voies nationales et autoroutes, par le Conseil Général pour les voies départementales, par la ville de Charleville-Mézières pour les voies communales, et par l'État en partenariat avec RFF pour les voies ferrées dont le trafic correspond au seuil de la directive.





Le présent PPBE concerne les infrastructures relevant du réseau routier national pour la 2^e échéance. Il a été élaboré, sous l'autorité du préfet, par la direction départementale des territoires, en collaboration rapprochée avec la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement, la direction interdépartementale des routes du Nord, et le centre d'études techniques de l'équipement de l'Est. Après une identification des zones bruyantes, les mesures de réduction du bruit ont été définies, et le projet de PPBE rédigé et validé par le comité de suivi du bruit, qui rassemble tous les partenaires concernés. Il a ensuite fait l'objet d'une consultation du public pendant deux mois. Puis, le PPBE a été arrêté par le préfet des Ardennes, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite donnée aux observations.

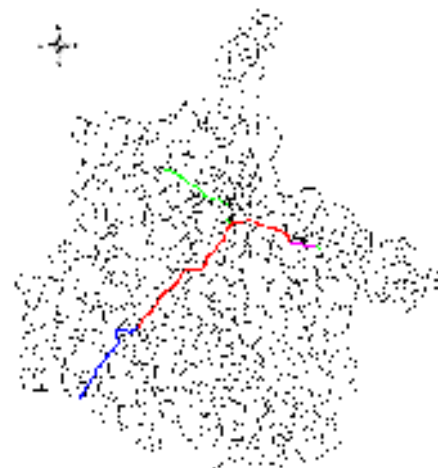
3. Résultats du diagnostic

Les infrastructures concernées par le présent PPBE sont les suivantes :

A 34 : 52 km

RN 51, 43, 1043 : 52 km

	AC034
	NC040
	NC051
	N1043



A leurs abords, le diagnostic réalisé dans le cadre de ce PPBE a permis d'identifier l'ensemble des points noirs bruit, par trois conditions :

1. Bâtiment sensible : habitations, soin, enseignement
2. Dépassement d'au moins une des valeurs limites suivantes sur la façade la plus exposée :

Indicateurs	Routes et ou LGV	Voies ferrées	Cumul
LAeq (6h – 22 h)	70 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
LAeq (22h – 6 h)	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
Lden (somme des niveaux sonores pondérés 6h – 18h / 8h – 22h / 22h – 6h)	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
Ln (niveau sonore de nuit 22 h- 6h)	62 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)





3. Critère d'antériorité : satisfait pour un bâtiment d'habitation si sa date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ou antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995. Dans le cas d'établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, la date d'autorisation de construire doit être antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté les concernant, pris en application du deuxième alinéa de l'article R.111-23-2 du code de la construction et de l'habitation.

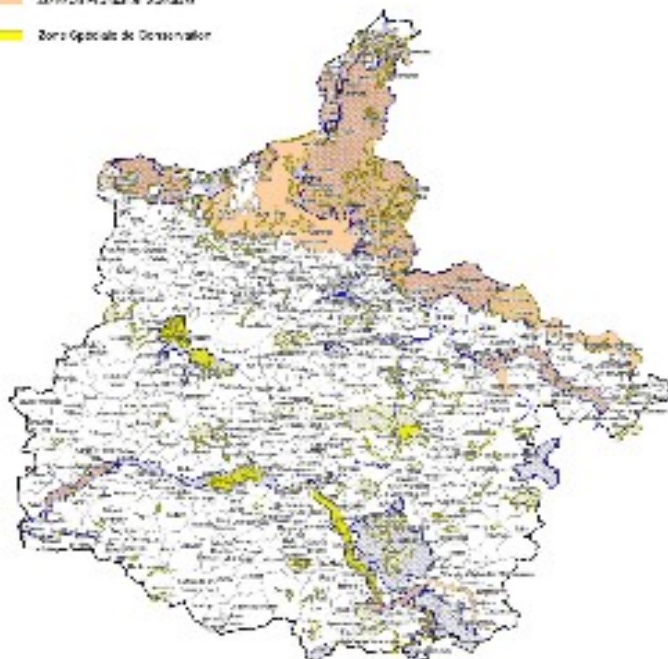
Les résultats du diagnostic pour ce PPBE sont les suivants :

Voie	Nombre de personnes exposées de jour	Nombre de personnes exposées de nuit	Nombre de bâtiments de santé	Nombre de bâtiments d'enseignement
A34	38	1	0	0
RN1043	2	0	0	0
RN51	41	6	0	0
RN43	1344	310	0	1
TOTAL	1425	317	0	1

4. La prise en compte des zones calmes

La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver. Le Préfet sera alors particulièrement attentif au niveau de bruit, à la qualité environnementale, aux activités humaines actuelles et prévues et aux enjeux de préservation sur ces zones.

-  Zone Naturelle
-  Zone Patrimoniale
-  Zone d'Intérêt Environnemental
-  Zone Spéciale de Conservation



Zones naturelles

Source : DDT 08

5. Mesures de réduction du bruit réalisées depuis 2003

Rappel : OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

Dans le cas d'une réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique), les objectifs acoustiques à obtenir sont de 60 dB(A) la nuit et 65 dB(A) en journée.

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les travaux doivent permettre d'abaisser le niveau sonore de 35 dB(A) la nuit et de 40 dB(A) la journée.

Protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes

- ✓ Mise en place par les constructeurs de locaux sensibles à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral d'isollements acoustiques adaptés
- ✓ Disponibilité des services de la direction départementale des territoires pour assurer la bonne mise en œuvre de l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat et de l'article L 571-10 du code de l'environnement
- ✓ Mise en place par l'État d'un observatoire départemental du bruit et création d'un comité de suivi du bruit, fédérant les acteurs concernés par la lutte contre le bruit des transports terrestres
- ✓ Approbation par le Préfet en 2008 des cartes de bruit stratégiques 1^e échéance, en 2010 et 2012 de la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres, en 2012 du plan de prévention du bruit dans l'environnement Etat 1^{ère} échéance
- ✓ Réalisation en 2012 par la direction départementale des territoires d'une étude sur la validation, la hiérarchisation des points noirs du bruit et le dimensionnement des isolations de façades pour les points noirs du bruit situés sur l'A34 et la RN43, sur des tronçons dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an, et d'une étude complémentaire sur la pertinence de la construction d'un mur anti-bruit sur la commune d'Yvernaumont
- ✓ Réalisation d'un entretien des chaussées intégrant notamment des qualités acoustiques.

Protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

- ✓ Prise en compte de la problématique du bruit des infrastructures de transports terrestres dans les porter à connaissance et lors des réunions de personnes publiques associées dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme par une commune
- ✓ Report de circulation (et des nuisances sonores) des villages traversés par la RN 51 de l'époque vers l'A 34 entre Charleville-Mézières et Reithel
- ✓ Dans le cadre de la construction de l'A304 : réalisation d'une étude détaillée de bruit dans tous les secteurs où l'autoroute passera à proximité des habitations, optimisation du tracé en plan et du profil en long lors de la mise au point du projet pour éviter les nuisances sonores au maximum pour les habitations.

6. Mesures de réduction du bruit programmées pour 2013-2018

Les mesures programmées ou envisagées dans ce PPBE ont été déterminées en prenant en compte trois principes directeurs :

- les actions mises en œuvre doivent être adaptées et proportionnées aux enjeux qui sont impactés par le bruit dans le département des Ardennes
- les évolutions susceptibles de concerner les infrastructures routières gérées par l'État à court ou à moyen terme doivent être prises en compte
- les différentes solutions qui pourraient être mises en œuvre doivent être évaluées sur un critère d'efficacité et de coût.

Dans ce contexte, les mesures envisagées pour 2013-2018 sont les suivantes :

- ✓ Poursuite des actions préventives engagées depuis 2003
- ✓ Suivi des projets d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significative d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années (notamment l'A 304) au titre des bilans introduits par la circulaire Bianco : établissement d'un bilan économique, social et environnemental de l'infrastructure par le maître d'ouvrage et présentation au comité de suivi des engagements de l'Etat réuni par le préfet entre trois ans et cinq ans après la mise en service de l'infrastructure
- ✓ Diminution des nuisances sonores de certains secteurs de la RN43 avec le report de circulation vers le projet de l'A304, mise en place de mesures complémentaires d'isolation acoustique pour ramener le niveau sonore en façade des habitations riveraines à un seuil conforme aux normes en vigueur pour d'autres secteurs et réalisation de mesures de contrôle après mise en service de la nouvelle liaison
- ✓ Révision du classement sonore tous les 5 ans
- ✓ Intégration du volet « bruit » dans les porter à connaissance de l'État
- ✓ Création d'un site internet unique pour tous les services de l'État pour mettre à disposition de tous la réglementation applicable en matière de bruit des infrastructures de transports terrestres et les arrêtés et documents approuvés dans les Ardennes dans ce domaine
- ✓ Finalisation d'une étude acoustique permettant de hiérarchiser les points noirs du bruit aux abords de l'autoroute A34 et de la nationale 43
- ✓ Aide potentielle à la mise en place de dispositifs d'isolation de façades sous maîtrise d'ouvrage des propriétaires.

7. Financement des mesures programmées ou envisagées

Les mesures programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur et notamment aux circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004. Certaines mesures d'ordre organisationnel ou informatif ne nécessitent pas de financement spécifique.

Les travaux à réaliser sur une infrastructure routière du réseau national et ses dépendances ainsi que les opérations mixtes (isolations de façade complémentaires associées ...) sont financés par l'État et coordonnés par la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement en liaison avec la direction interdépartementale des routes.

Les travaux consistant à intervenir sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores pour renforcer les isolations acoustiques des façades sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés et subventionnés à hauteur de 80 à 100% (en fonction des conditions de ressource) par l'État.

8. Conclusion

La mise en œuvre du Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement 2e échéance de l'État dans le département des Ardennes profitera potentiellement à plus de mille personnes impactées par le bruit des transports terrestres.