



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES ARDENNES

Résumé non technique

Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) État 3^{ème} échéance (révision de la 2^{ème} échéance) 2018 - 2023

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 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 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 :

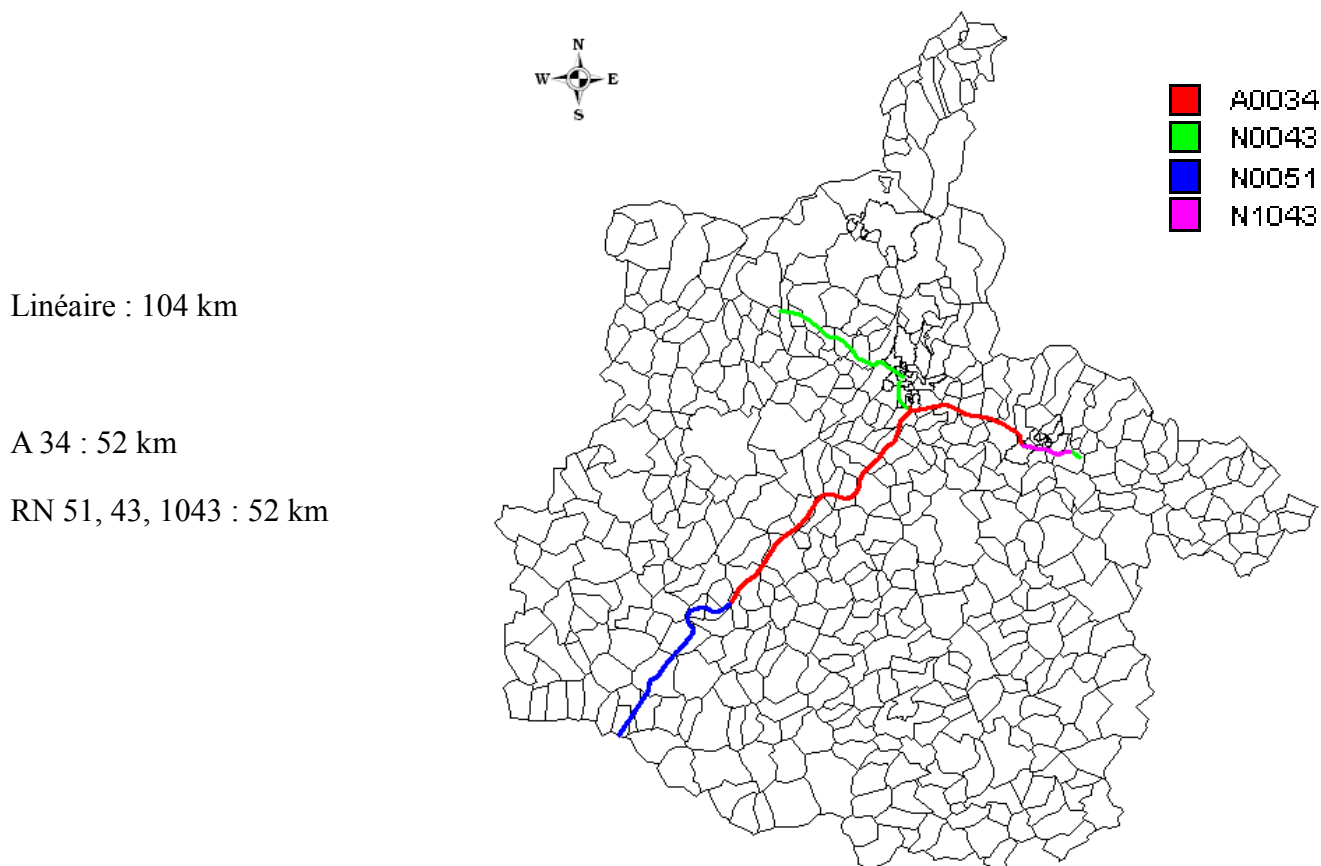
1. Réalisation des CBS pour le 30 juin 2007 et des PPBE pour le 18 juillet 2008 pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, les voies ferrées de plus de 60 000 passages de trains par an, les aérodromes de plus de 50 000 mouvements par an ainsi que 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 en 2012 par le préfet.
2. Réalisation des CBS pour le 30 juin 2012 et des PPBE pour le 18 juillet 2013 pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, les voies ferrées de plus de 30 000 passages de trains par an ainsi que les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Dans les Ardennes, concernées par les deux premiers points, les CBS et le PPBE du réseau routier national ont été arrêtés par le préfet en 2013. Le PPBE du réseau ferroviaire a été arrêté en 2014. Les PPBE du conseil départemental pour les voies départementales et de la ville de Charleville-Mézières pour ses voies communales doivent également être rédigés.

La directive 2002/49/CE prévoyait également une révision des CBS et des PPBE tous les 5 ans. Nous arrivons donc à la 3^{ème} échéance, qui consiste à réviser les CBS et les PPBE de la 2^{ème} échéance. Les CBS révisées ont été présentées au comité bruit départemental le 8 février 2018 et ont été approuvées par le préfet des Ardennes par arrêté n° 2018-121 du 5 mars 2018.

Le présent PPBE concerne les infrastructures relevant du réseau routier national pour la 3^{ème} 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 et la direction interdépartementale des routes Nord. 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 bruit départemental, 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 :



Linéaire : 104 km

A 34 : 52 km

RN 51, 43, 1043 : 52 km

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

1. Bâtiment sensible : habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale ;
2. Dépassement d'au moins une des valeurs limites suivantes sur la façade la plus exposée :

Indicateur de bruit	Route et/ou ligne à grande vitesse (LGV)	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV + voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h – 22h)	70 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
LAeq (22h – 6h)	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
Lden (somme des niveaux sonores pondérés 6h – 18h / 18h – 22h / 22h – 6h)	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
Ln (niveau sonore de nuit 22h – 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 de l'article L 571-10 du code de l'environnement.

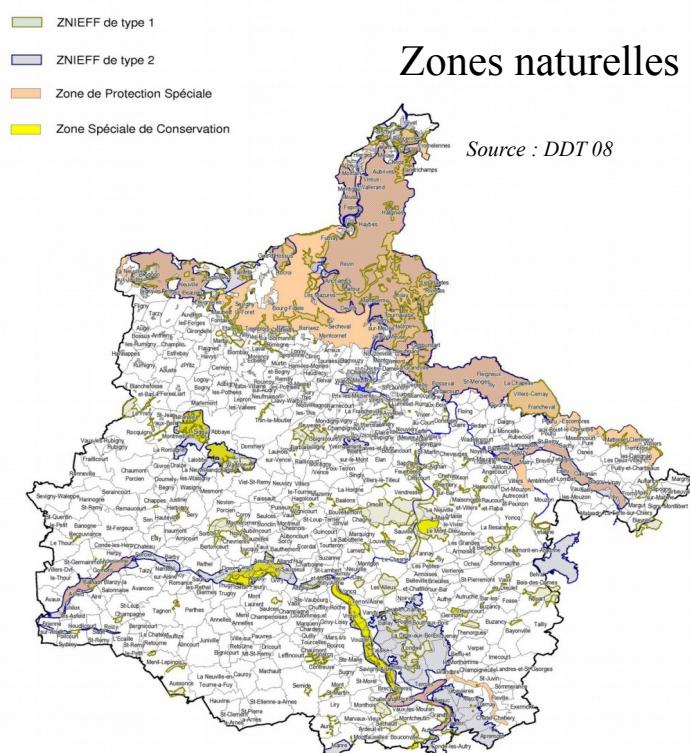
Les résultats du diagnostic pour ce PPBE sont les suivants :

Voie	Nombre de personnes exposées de jour	Nombre de personnes exposées de nuit	Nombre de bâtiments de santé exposés	Nombre de bâtiments d'enseignement exposés
A 34	38	1	0	0
RN 1043	2	0	0	0
RN 51	41	6	0	0
RN 43	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 et à la cohérence avec les documents de planification (SCoT...), de transport (plans de déplacement urbain...) et d'environnement.



5. Mesures de réduction du bruit mises en oeuvre depuis 2008

5.1. Information du grand public et des collectivités, comité bruit, CBS et PPBE

- mise en place d'un site internet unique pour tous les services de l'Etat ;
- implication de l'État lors de l'élaboration d'un document d'urbanisme par une collectivité via un porter à connaissance et l'association des services à la démarche ;
- mise en place d'un comité bruit départemental ;
- approbation en 2008 des CBS 1^{ère} échéance ;
- approbation en 2010 de la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres du

réseau routier national et du réseau départemental hors des communes de Charleville-Mézières et de Sedan ;

- approbation en 2012 de la révision du classement sonore des voies ferrées et des voies routières sur le territoire des communes de Charleville-Mézières et de Sedan ;

- réalisation d'une étude en 2012 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 RN 43, sur les tronçons dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an et étude complémentaire sur la pertinence de la construction d'un mur anti-bruit sur la commune d'Yvernaumont ;

- approbation en 2012 du PPBE Etat routier 1^{ère} échéance ;

- approbation en 2013 des cartes de bruit stratégiques et du PPBE Etat routier de la 2^{ème} échéance ;

- approbation en 2014 du PPBE du réseau ferré de France 2^{ème} échéance ;

- approbation en 2016 de la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau routier national et du réseau départemental hors des communes de Charleville-Mézières et de Sedan ;

- approbation en 2017 de la révision du classement sonore des voies ferrées et des voies routières sur le territoire des communes de Charleville-Mézières et de Sedan ;

- approbation en 2018 des cartes de bruit stratégiques de la 3^{ème} échéance.

5.2. Protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

- dans le cadre de la construction de l'A304, optimisation du tracé en plan et du profil en long ;

- 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.

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

- mise en place d'isollements acoustiques adaptés pour les locaux d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral ;

- lancement d'un marché visant à résorber les points noirs du bruit concernés par un dépassement des valeurs limites sonores dû aux infrastructures de transports terrestres du réseau routier national dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules ;

- entretien des chaussées répondant notamment à un critère de qualité acoustique.

6. Mesures de réduction du bruit programmées pour 2018-2023

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 2018-2023 sont les suivantes :

- l'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 2008 ;
- il révisera le classement sonore en 2021 et 2022, conformément à la circulaire du 25 mai 2004 qui impose la révision du classement sonore au minimum tous les 5 ans ;
- un bilan économique, social et environnemental de l'A 304 sera présenté 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 ;
- pour ce projet, des mesures de protection à la source vont être mises en œuvre et des mesures de contrôle seront réalisées après mise en service de la nouvelle liaison. Si, malgré les mesures de protection à la source, les seuils acoustiques réglementaires sont dépassés, des mesures de rattrapage seront prises ;
- le marché de résorption des points noirs du bruit, lancé en 2017, sera mené à terme et permettra de traiter l'ensemble des points noirs du bruit concernés par un dépassement des valeurs limites sonores dû aux infrastructures de transports terrestres du réseau routier national dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules ;
- sous réserve de la disponibilité des crédits, un marché d'identification et de résorption des points noirs du bruit concernés par un dépassement des valeurs limites sonores dû aux infrastructures de transports terrestres du réseau routier national dont le trafic annuel est compris entre 3 et 6 millions de véhicules pourra être lancé.

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 dues au réseau routier national, 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 ressources) par l'État.