



PRÉFET DES ARDENNES



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

Sigles les plus souvent utilisés

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
CE	Communauté européenne
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
dB	Décibel
dB(A)	Décibel pondéré A (pondéré en fonction des caractéristiques physiologiques de l'oreille humaine)
DDT	Direction départementale des territoires
DIR	Direction interdépartementale des routes
Dn,T,A,tr	Valeur de l'isolation acoustique entre l'extérieur et un local
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
LAeq	Niveau de bruit équivalent pondéré A
Lden	Indicateur du niveau de bruit global pendant une journée complète (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))
LGV	Ligne à grande vitesse
Ln	Indicateur du niveau de bruit pendant la nuit (entre 22h et 6h)
MEDDE	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
PAC	Porter à connaissance
PLU	Plan local d'urbanisme
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
PNB	Point noir du bruit
RD	Route départementale
RFF	Réseau ferré de France
RN	Route nationale
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Certu	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Table des matières

Introduction.....	4
I. Contexte Général.....	5
1 . Définitions.....	5
1.1. Le bruit.....	5
1.2. La pression acoustique.....	5
1.3. Le décibel.....	5
1.4. L'addition de niveaux sonores.....	6
1.4.1. Doublement de l'énergie sonore.....	6
1.4.2. Effet de masque.....	6
1.5. La pondération A.....	6
1.6. Les effets du bruit sur la santé.....	6
1.7. Les indices acoustiques.....	7
2 . Réglementation sur le bruit lié aux infrastructures de transports terrestres.....	8
2.1. La réglementation française.....	8
2.1.1. Classement sonore des voies.....	9
2.1.2. Construction ou modification significative d'une voie.....	10
2.1.3. Résorption des points noirs du bruit.....	10
2.2. La réglementation européenne	12
2.2.1. Contexte réglementaire.....	12
2.2.2. Mise en œuvre.....	14
2.2.3. Objectifs de réduction du bruit à atteindre.....	14
II. Le PPBE de l' Etat 2e échéance (réseau routier national des Ardennes).....	16
1. Démarche de mise en œuvre locale.....	16
2. Cartographie stratégique du bruit du réseau routier État pour la 2e échéance de la directive 2002/49/CE dans les Ardennes.....	17
2.1. Infrastructures concernées.....	17
2.2. Les cartes de bruit stratégiques.....	17
2.3. Estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif.....	20
3. Description, justification et financement des mesures réalisées, engagées ou programmées.....	20
3.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 2003.....	21
3.1.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles.....	21
3.1.2. La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes....	21
3.2. La prise en compte des zones calmes.....	23
3.3. Justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	24
3.4. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées prévues entre 2013 et 2018.....	25
3.4.1. Amélioration du volet « bruit » dans les porter à connaissance de l'État.....	26
3.4.2. Création d'un site internet unique pour tous les services de l'Etat.....	26
3.4.3. Résorption des points noirs du bruit les plus impactants	26
3.4.4. Lancement d'une étude permettant d'identifier les points noirs du bruit aux abords des infrastructures routières concernées par la 2e échéance	26
3.5. Financement des mesures programmées ou envisagées.....	26
4. L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....	27
5. La note concernant la consultation du public.....	27
Annexes.....	28

Introduction

Le bruit est perçu par la population comme la première nuisance, les transports en étant la principale source. Il constitue un enjeu de santé majeur pour nos concitoyens.

Le traitement de cette problématique implique une démarche pluridisciplinaire visant à prendre en compte, le plus en amont possible, la nécessaire protection des populations contre le bruit ambiant dans les divers projets de développement du territoire.

Dans ce cadre, la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 impose à chaque État membre de mettre en œuvre les mesures nécessaires à la prévention et à la réduction du bruit excessif engendré par les infrastructures de transport, subi au niveau de bâtiments dits « sensibles » (habitations, établissements de soins, bâtiments d'action sociale, d'éducation et de santé) vérifiant des critères acoustiques et d'antériorité.

Ainsi, chaque gestionnaire d'infrastructure concerné, qu'il relève de l'échelon communal, intercommunal, départemental ou national, doit, après réalisation d'un état des lieux cartographique des nuisances sonores, élaborer un plan de prévention du bruit dans l'environnement décrivant les actions visées pour répondre aux objectifs de la directive.

Ce présent document, correspondant à l'application de la 2e échéance de cette directive, concerne les grandes infrastructures de transports terrestres du réseau routier national du département des Ardennes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules. Il fait suite au plan de prévention du bruit dans l'environnement 1ère échéance concernant les infrastructures de transports terrestres dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, approuvé par arrêté préfectoral n°2012-204 du 24 avril 2012 et consultable sur le site internet des services de l'Etat : (www.ardennes.equipement-agriculture.gouv.fr/, onglet/ Grand Public/ Transports/déplacements/ Le bruit dans les Ardennes/ le PPBE).

Il a été établi en collaboration avec l'ensemble des partenaires institutionnels du département. Il a été présenté le 28 juin 2013 au comité départemental de pilotage de l'observatoire du bruit des transports terrestres et de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, auquel participent les collectivités concernées et les gestionnaires des infrastructures. Il a été mis à disposition du public durant 2 mois pour recueillir ses observations avant d'être le cas échéant modifié puis approuvé.

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement du réseau routier départemental et du réseau routier communal de Charleville-Mézières pour lequel le trafic annuel est supérieur à trois millions de véhicules seront respectivement rédigés par le Conseil Général des Ardennes et la ville de Charleville-Mézières. Celui du réseau ferré dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 véhicules sera rédigé par la direction départementale des territoires après réception des informations nécessaires de la part de RFF.

I. Contexte Général

1 . Définitions

1.1. Le bruit

Le bruit constitue un phénomène omniprésent dans la vie quotidienne, aux sources innombrables et d'une grande diversité. La neuvième édition du dictionnaire de l'Académie française définit le bruit comme un « *son ou ensemble de sons qui se produisent en dehors de toute harmonie régulière* ».

Le bruit est un phénomène, un son, mesurable selon des paramètres physiques.

1.2. La pression acoustique

La pression acoustique est la pression mesurée au niveau d'un récepteur lors de l'émission d'un son, sous forme d'onde acoustique, par une source dans un milieu conducteur sonore. La pression acoustique oscille autour de la pression ambiante (la pression atmosphérique dans le cas de l'air).

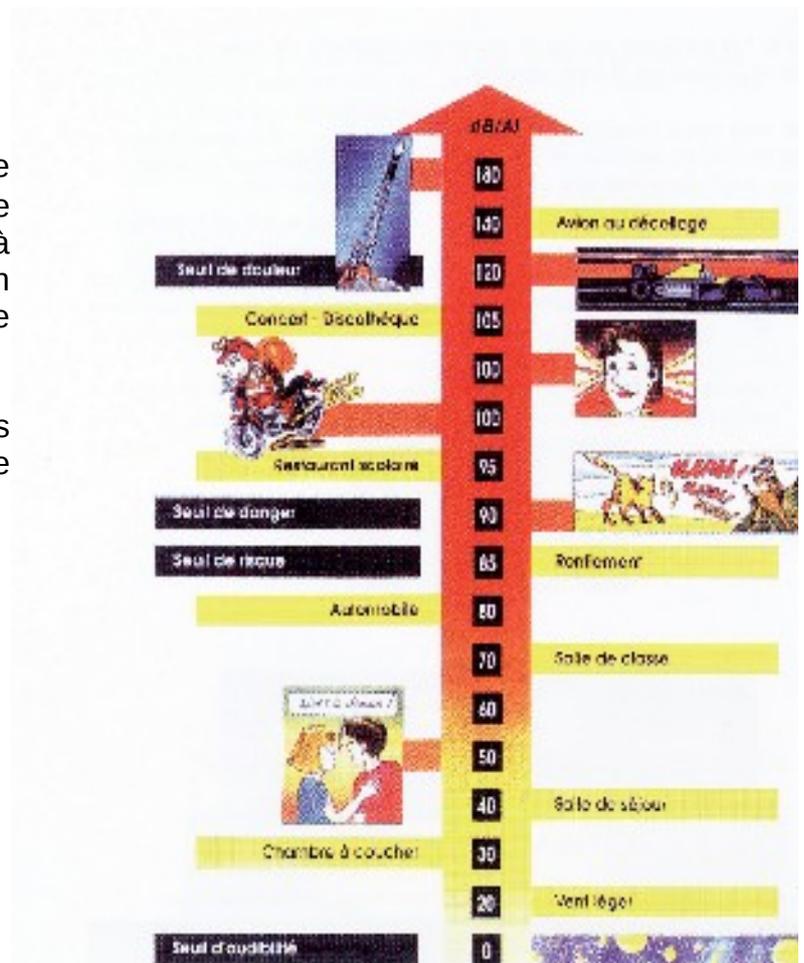
Elle est mesurée en Pascal (Pa).

1.3. Le décibel

La sensation auditive de bruit est liée physiologiquement au logarithme de la pression acoustique. De manière à caractériser le niveau sonore d'un bruit, on utilise une unité basée sur le logarithme : le décibel, noté dB.

L'échelle de niveaux sonores auxquels on peut être exposé varie généralement de 30 à 110 dB.

Echelle de niveaux sonores (Source : Centre d'information et de documentation sur le bruit – Brochure : Le bruit)



1.4. L'addition de niveaux sonores

Les lois physiques et physiologiques liées au bruit imposent une arithmétique particulière. En effet, l'addition de deux niveaux sonores ne se fait pas de la même manière que l'addition de deux nombres classiques.

1.4.1. Doublement de l'énergie sonore

Quand on additionne deux sources de même niveau, le résultat global augmente de 3 dB. Par exemple, le doublement du trafic routier correspond à une augmentation du niveau sonore de 3 dB (toutes choses restant égales par ailleurs : % poids lourds, vitesse, fluidité...).

1.4.2. Effet de masque

Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est au moins supérieur de 10 dB par rapport au second, le niveau sonore résultant est égal au niveau sonore du premier bruit, le plus élevé. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort.

1.5. La pondération A

De manière générale, les sons aigus et les sons graves ne sont pas perçus de la même façon par l'oreille humaine. Ainsi, une proportion importante de composantes en basse fréquence peut augmenter considérablement la gêne.

Pour représenter cette sensibilité particulière, il est appliqué aux niveaux sonores mesurés, en décibel, par les sonomètres, 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).

Par ailleurs, la perception du bruit par un individu n'est pas directement mesurable et est propre à chacun, dépendant de composants contextuels, personnels et culturels. Pour un même bruit à un même niveau sonore, une personne peut se sentir très gênée alors qu'une autre considérera ce son comme négligeable.

1.6. Les effets du bruit sur la santé

L'excès de bruit a des effets sur les organes de l'audition : il peut engendrer une surdité¹ totale ou partielle (due à une explosion, à un niveau sonore trop élevé, à une mauvaise utilisation de baladeurs...), des acouphènes² ou de l'hyperacousie³.

1 Perte partielle ou totale du sens de l'ouïe

2 Traumatisme sonore provoquant des sifflements aigus, des bourdonnements dans les oreilles

3 Dysfonctionnement de l'audition caractérisé par une hypersensibilité de l'ouïe à certaines fréquences. Une personne atteinte d'hyperacousie ne pourra ainsi pas tolérer certains sons perçus comme normaux par les autres personnes (source : Centre d'information et de documentation sur le bruit – Guide bruit et santé)

De plus, les effets biologiques du bruit ne se réduisent pas au système auditif : le bruit peut également affecter de façon secondaire d'autres centres nerveux et fonctions biologiques et avoir un impact :

- sur l'organisme (stress, accélération du rythme cardiaque, production accrue d'hormones comme l'adrénaline, perturbation du sommeil...)
- sur le psychisme : en dehors de la gêne, le bruit ambiant peut troubler la communication, avoir un effet sur les attitudes et le comportement (diminution de la sensibilité et de l'intérêt à l'égard d'autrui), ainsi que sur les performances (dégradation des apprentissages scolaires par exemple).

1.7. Les indices acoustiques

Depuis de nombreuses années, une des questions qui a le plus préoccupé la communauté scientifique dans le domaine de la psychologie du bruit a été la recherche des indices acoustiques les plus représentatifs de la gêne. Ces indices, aussi appelés «descripteurs acoustiques», sont potentiellement nombreux. Le choix d'un descripteur acoustique de la gêne, notamment à des fins réglementaires, n'est donc pas une tâche facile.

Un indice acoustique doit bien évaluer les effets du bruit (afficher une bonne corrélation statistique avec les différents impacts du bruit sur la santé, notamment la gêne, même si ces effets montrent une variabilité interpersonnelle très large), être facile à mesurer ou à prévoir, et être facile à comprendre. En effet, les nuisances liées au bruit sont souvent soulignées par les riverains des lieux bruyants, et il est nécessaire, dans leur dialogue avec les pouvoirs publics et les gestionnaires des infrastructures qui génèrent le bruit, que la façon dont le bruit est mesuré ne soit pas la première cause d'incompréhension et parfois même de défiance.

Le bruit de la circulation, qu'elle soit routière ou ferroviaire, est un phénomène essentiellement fluctuant. La mesure instantanée (au passage d'un camion par exemple) ne suffit pas pour caractériser le niveau d'exposition sonore d'un bâtiment.

Les enquêtes et études menées ces vingt dernières années dans différents pays ont montré que le cumul d'énergie sonore reçue par un individu est l'indicateur le plus représentatif des effets du bruit sur l'homme et, en particulier, de la gêne issue du bruit de trafic. Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent, noté L_{Aeq} , qui s'exprime en dB(A). Il « est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation » (*norme NF S 31-110 « Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement – Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation »*).

C'est l'indice acoustique le plus utilisé au plan opérationnel dans le domaine du bruit routier et ferroviaire dans le monde. En France, par arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, les périodes (6h–22h) et (22h–6h) ont été adoptées comme références pour le calcul du L_{Aeq} : on parle de niveaux diurne et nocturne. Ils servent de base au classement sonore des voies bruyantes et à la détermination de la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit.

Dans sa directive sur le bruit, la commission européenne a retenu le L_{den}^4 pour les bruits de l'ensemble des moyens de transport et, de façon plus spécifique pour la période nocturne, le L_{night}^5 . Le L_{den} est défini comme le niveau de bruit moyen sur une période de 24 heures, divisée en 3 sous-périodes : 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h. Il intègre ainsi trois indicateurs :

- L_{day} (6h-18h), qui décrit la dose moyenne de bruit en période de jour ;
- $L_{evening}$ (18h-22h), qui décrit la dose moyenne de bruit en période de soirée, pour laquelle on applique une « pénalité » de 5 dB(A) ;
- L_{night} (22h-6h), ou L_n , qui décrit la dose moyenne de bruit en période de nuit, pour laquelle on applique une « pénalité » de 10 dB(A).

Les majorations appliquées pour la soirée et la nuit sont représentatives de la gêne ressentie durant ces périodes.

2. Réglementation sur le bruit lié aux infrastructures de transports terrestres

2.1. La réglementation française

Le dispositif législatif national en matière de lutte contre le bruit lié aux infrastructures de transports terrestres remonte à la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Il s'articule autour de deux volets : un volet préventif et un volet curatif.

Le volet préventif intègre :

L'établissement d'un **classement sonore** des voies bruyantes pour protéger les futurs bâtiments

La prévention des points noirs du bruit et la protection des bâtiments existants lors de la **construction ou de la modification significative d'une voie**

Le volet curatif concerne :

La résorption des **points noirs du bruit**

⁴ 'L' pour 'level' : niveau, 'd' pour 'day' : 'jour', 'e' pour 'evening' : 'soir', 'n' pour 'night' : 'nuit'

⁵ L'indice acoustique nocturne L_n ou L_{night} ('n' pour 'night' : 'nuit') est un indice du niveau sonore moyen annuel entre 22 h et 6 h.

2.1.1. Classement sonore des voies

L'établissement d'un classement sonore des voies a pour objectif de déterminer les secteurs potentiellement affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels est affectée une catégorie sonore, ainsi que par délimitation de secteurs dits « affectés par le bruit », dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée.

Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A) période diurne	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A) période nocturne	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit
$L^6 > 81$	$L > 76$	1	$d^7 = 300$ m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	$d = 250$ m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 76$	3	$d = 100$ m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	$d = 30$ m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	$d = 10$ m

Tableau: Largeur des secteurs affectés par le bruit en fonction des niveaux sonores de référence

Deux mesures découlent d'un classement sonore :

- l'isolement acoustique de façade devient une règle de construction à part entière dans les secteurs affectés par le bruit ;
- le report de ces secteurs et des prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent dans les documents d'urbanisme, ainsi que l'inscription dans un certificat d'urbanisme qu'un projet de construction est situé dans un secteur affecté par le bruit, constituent des informations pour les porteurs de projets.

Le classement sonore n'est ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme (il ne vise pas à interdire de futures constructions), mais une règle de construction relevant de la responsabilité du constructeur fixant les performances acoustiques que les futurs bâtiments devront respecter. A noter que les exigences d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation sont définies en fonction de la catégorie de l'infrastructure, et de la distance entre le bâtiment et l'infrastructure.

Les classements sonores sont définis par arrêtés préfectoraux et concernent :

- les routes et les rues dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour ;
- les voies de chemin de fer interurbaines dont le trafic est supérieur à 50 trains par jour ;
- les voies de chemin de fer urbaines dont le trafic est supérieur à 100 trains par jour ;
- les lignes de transport en commun en site propre dont le trafic est supérieur à 100 autobus ou rames par jour.

6 L = niveau sonore de référence

7 D= secteur affecté par le bruit : zone qui s'étend de part et d'autre d'une infrastructure classée, couvrant l'ensemble du territoire où une isolation acoustique renforcée est nécessaire

Dans les Ardennes, les infrastructures concernées ont fait l'objet de classements sonores pris par arrêtés n°2010-198 et 2010-199 du 5 mai 2010, 2012-26, 2012-27 et 2012-28 du 18 janvier 2012. Ces documents sont consultables à l'adresse <http://www.ardennes.equipement-agriculture.gouv.fr/le-classement-des-voies-bruyantes-r539.html>.

Références réglementaires : loi bruit du 31 décembre 1992, décret 95-21 du 9 janvier 1995, arrêté du 30 mai 1996, article L 571-10 du code de l'environnement, articles R 571-32 à R 571-43 du code de l'environnement.

2.1.2. Construction ou modification significative d'une voie

Lors de la construction d'une nouvelle infrastructure de transports terrestres, ou lors de la modification significative d'une voie existante, le maître d'ouvrage est soumis à des obligations réglementaires en matière de nuisances sonores. Il doit réaliser une étude d'impacts, puis mettre en œuvre les mesures propres à respecter les seuils définis réglementairement afin de protéger les bâtiments sensibles existants des nuisances sonores qui pourraient apparaître. Il peut ainsi être amené à mettre en place des écrans antibruit ou des isolations de façades par exemple.

Références réglementaires : loi bruit du 31 décembre 1992, décret 95-22 du 9 janvier 1995, arrêté du 5 mai 1995, article L 571-9 du code de l'environnement, articles R 571-44 à 52 du code de l'environnement.

2.1.3. Résorption des points noirs du bruit

Définition d'un point noir du bruit

Un point noir du bruit (PNB) est un bâtiment dit sensible (une habitation, un établissement d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale), situé aux abords d'une infrastructure de transports terrestres, vérifiant des critères acoustiques et d'antériorité.

Les critères acoustiques correspondent au dépassement de l'une des valeurs limites suivantes en façade (en dB(A)) :

Indicateurs de bruit	Route et /ou LGV	Voie		Cumul route et/ ou LGV + voie conventionnelle
		conventionnelle	ferrée	
LAeq (6h - 22h)	70	73		73
LAeq (22h - 6h)	65	68		68
Lden	68	73		73
Ln (22h - 6h)	62	65		65

Les critères d'antériorité sont respectés dans les cas suivants :

- pour les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- pour les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :

- 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ;
 - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
 - 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables ;
 - 4° mise en service de l'infrastructure ;
 - 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- pour les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités...), de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés...), de soins et d'action sociale (crèches, halte garderie, foyers d'accueil, foyer d'insertion sociale...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement.

Lorsque les locaux d'habitation, d'enseignement, des soins, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Prévention des points noirs du bruit

Le classement sonore et les mesures de protection des bâtiments existants lors de la construction ou de la modification significative d'une voie permettent de prévenir l'existence de nouveaux points noirs du bruit.

Résorption des points noirs du bruit

Un programme national de résorption des points noirs du bruit le long des réseaux routiers et ferroviaires nationaux a été arrêté par les ministres chargés des transports et de l'environnement le 10 novembre 1999.

Pour pouvoir résorber les points noirs du bruit existants, il faut déjà en avoir connaissance. C'est pourquoi la réglementation a mis en place des observatoires du bruit des transports terrestres aux niveaux départemental, régional et national, pour localiser les données relatives au classement sonore des infrastructures de transport terrestre, et celles relatives aux points noirs du bruit pour les infrastructures du réseau national.

La circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports précise les règles de programmation d'actions de résorption des points noirs du bruit. Il s'agit de mesures de réduction de bruit à la source (changement de revêtement, construction de murs et de talus...) dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement et à des coûts de travaux raisonnables, de travaux d'isolation acoustique de façades, ou d'opérations mixtes. Les budgets consacrés à la lutte contre le bruit sont donc affectés en partie à des travaux visant à réduire le bruit à la source et en partie à des travaux sur le bâti existant.

Les travaux consistant à intervenir sur les bâtiments par un renforcement des isolations acoustiques des façades sont subventionnés à hauteur de 80 à 100% (en fonction des conditions de ressource), conformément aux articles D571-53 à D571-57 du code de l'environnement, par l'État (Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie).

Références réglementaires : circulaire du 12 juin 2001 relative aux observatoires du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit, circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports, décret n°2002-867 du 3 mai 2002, modifié par le décret n°2003-1392 du 23 décembre 2003 relatifs aux subventions accordées par l'État pour les opérations d'isolation acoustique des points noirs dus au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

2.2. La réglementation européenne

2.2.1. Contexte réglementaire

La directive 2002/49/CE

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.

Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite "stratégique", l'information des populations sur leur niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, ainsi que la mise en œuvre, au niveau local, des politiques visant à réduire les niveaux de bruit excessifs et à préserver des zones de calme.

Cette directive a été transposée dans notre droit national par l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004, qui a été ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005.

Le droit français a donc été amené à s'enrichir de nouveaux instruments de cartographie et de planification de la gestion du bruit et des nuisances sonores après transposition de la directive européenne : les cartes de bruit stratégiques et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Les cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit ont pour objectifs de permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et d'établir des prévisions générales de son évolution.

Pour les grandes infrastructures, les données et documents à fournir dans le cadre de la cartographie du bruit dans l'environnement sont :

- des documents graphiques représentant :
 - A\ les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones (cartes de type A) : ces courbes matérialisent des zones de même niveau sonore et sont tracées par pas de 5 dB(A) à partir du seuil de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln ;
 - B\ les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet conformément au dernier classement sonore des voies en vigueur (cartes de type B) ;
 - C\ les zones concernant les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé où

les valeurs limites sont dépassées (cartes de type C) ;
D\ les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence (cartes de type D).

- une estimation :
 - o du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement situés dans les zones correspondant aux intervalles [55;60[, [60;65[, [65;70[, [70;75[, [75,...[en Lden exprimé en dB(A) et [50;55[, [55;60[, [60;65[, [65;70[, [70,...[en Ln exprimé en dB(A) ;
 - o du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites ;
 - o de la superficie totale, en kilomètres carrés, exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A) ;
- un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation ainsi qu'un exposé sommaire de la méthodologie employée.

L'élaboration de ces cartes de bruit est de la compétence du préfet de département.

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement

Un PPBE vise à établir un état des lieux et à définir des actions locales à mettre en œuvre afin de réduire les situations d'exposition sonore jugées excessives et le cas échéant prévoir la préservation des zones calmes. Il comprend :

- un rapport de présentation présentant la synthèse des résultats de la cartographie du bruit et une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;
- s'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L. 572-6 du code de l'environnement et les objectifs de préservation les concernant ;
- les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites ;
- les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;
- s'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;
- les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;
- une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;
- un résumé non technique du plan.

L'élaboration d'un PPBE est de la compétence du gestionnaire de l'infrastructure de transports concernée : le préfet de département pour le réseau routier national, le conseil

général pour les routes départementales et les maires pour les voies communales.

2.2.2. Mise en œuvre

L'application de la directive 2002/49/CE se déroule en deux étapes :

1. La première échéance consistait à élaborer les cartes de bruit stratégiques (pour le 30/06/2007) et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (pour le 18/07/2008) 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 aéroports de plus de 50 000 mouvements par an ainsi que les agglomérations de plus de 250 000 habitants.
2. La deuxième échéance concerne l'élaboration des cartes de bruit stratégiques (pour le 30/06/2012) et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (pour le 18/07/2013) 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.

Références réglementaires : directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, décret n°206-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'Etat et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières, articles L 572-1 à L 572-11 du code de l'environnement, articles R 572-1 à R 572-11 du code de l'environnement.

2.2.3. Objectifs de réduction du bruit à atteindre

La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié de réduction du bruit. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par types de source) cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004.

Ainsi, après réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modélé acoustique), les objectifs acoustiques sont présentés en dB(A) dans le tableau suivant.

Indicateur de bruit	Route et /ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h - 22h)	65	68	68
LAeq (22h - 6h)	60	63	63
LAeq (6h -18h)	65	-	-
LAeq (18h -22)	65	-	-

Après réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs acoustiques sont les suivants (en dB(A)) :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40	$I_i(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40	$I_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(18h-22h) - 40	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(22h-6h) - 35	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

II. Le PPBE de l' Etat 2e échéance (réseau routier national des Ardennes)

1. Démarche de mise en œuvre locale

Pour répondre aux exigences de la 2^e échéance de la directive 2002/49/CE, la direction départementale des territoires des Ardennes a réalisé les cartes de bruit stratégiques pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, en amont de l'élaboration du présent plan de prévention du bruit dans l'environnement. Elles ont été présentées au comité départemental de pilotage de l'observatoire du bruit des transports terrestres et de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, aussi appelé « comité départemental de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement » le 8 février 2013. Puis, elles ont été approuvées par le Préfet des Ardennes le 1er mars 2013 (arrêté n° 2013 – 86). Elles sont disponibles sur internet à l'adresse : <http://www.ardennes.equipement-agriculture.gouv.fr/les-cartes-de-bruits-strategiques-r1078.html> .

Le résultat de ces cartes de bruit stratégiques arrêté par le Préfet le 1er mars 2013 et de révision du classement sonore des voies (2010 et 2012) ont été la base, avec l'importante base de données des zones de bruit critique et des points noirs du bruit contenue dans l'observatoire départemental du bruit, d'un diagnostic réalisé par la direction départementale des territoires pour identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et par l'arrêté du 4 avril 2006.

A l'issue de la phase d'identification de ces zones, la direction départementale des territoires a rassemblé les informations relatives aux mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures concernées.

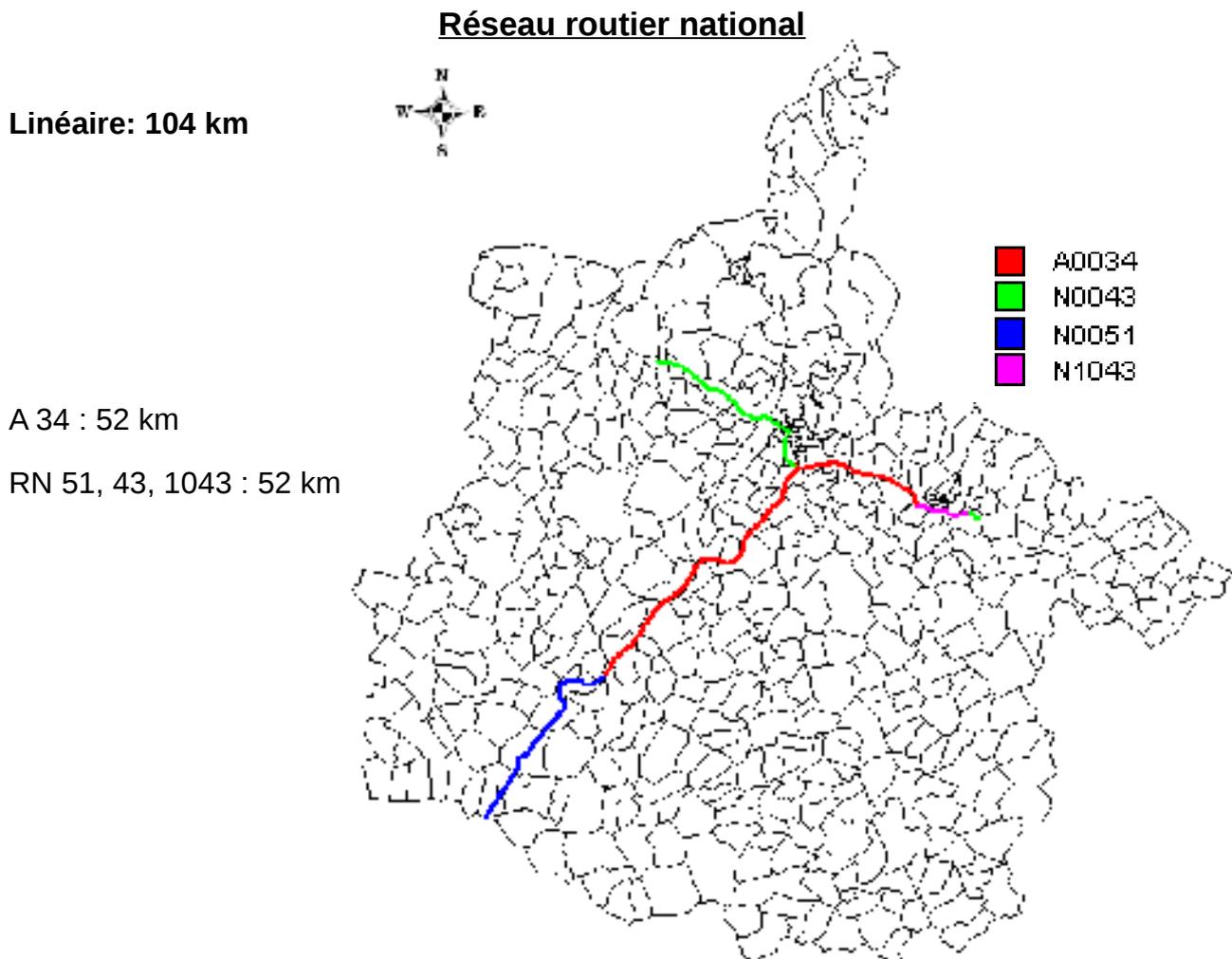
La direction départementale des territoires a ensuite rédigé un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées. Ce projet a été présenté en comité départemental de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE le 28 juin 2013 et a ensuite été soumis à la consultation du public du 9 août au 9 octobre 2013.

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée, constitue le présent PPBE arrêté par le préfet.

2. Cartographie stratégique du bruit du réseau routier État pour la 2^e échéance de la directive 2002/49/CE dans les Ardennes

2.1. Infrastructures concernées

L'identification des tronçons des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules s'est appuyée sur les comptages routiers effectués par la direction interdépartementale des routes du Nord. Il s'agit des voies présentées sur la carte ci-dessous.



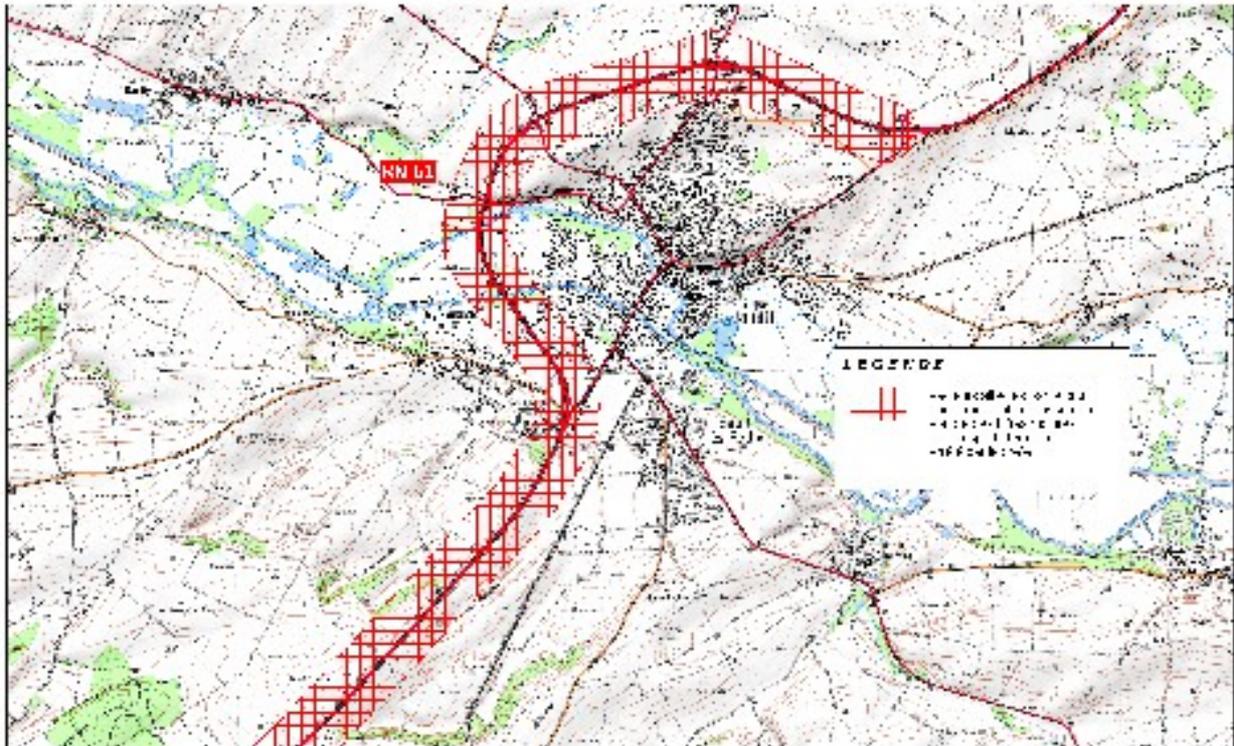
2.2. Les cartes de bruit stratégiques

Des extraits des cartes de bruit stratégiques concernant ces infrastructures figurent ci-après, pour illustrer les quatre types de cartes de bruit stratégiques définis à l'article R572-5 du code de l'environnement.

- **La carte de type B**, localisant les secteurs affectés par le bruit en référence au classement sonore des infrastructures :

Carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application de l'article 6 de la loi n° 2010-788 du 9 juillet 2010

Réseau Etat non concédé : RN 51

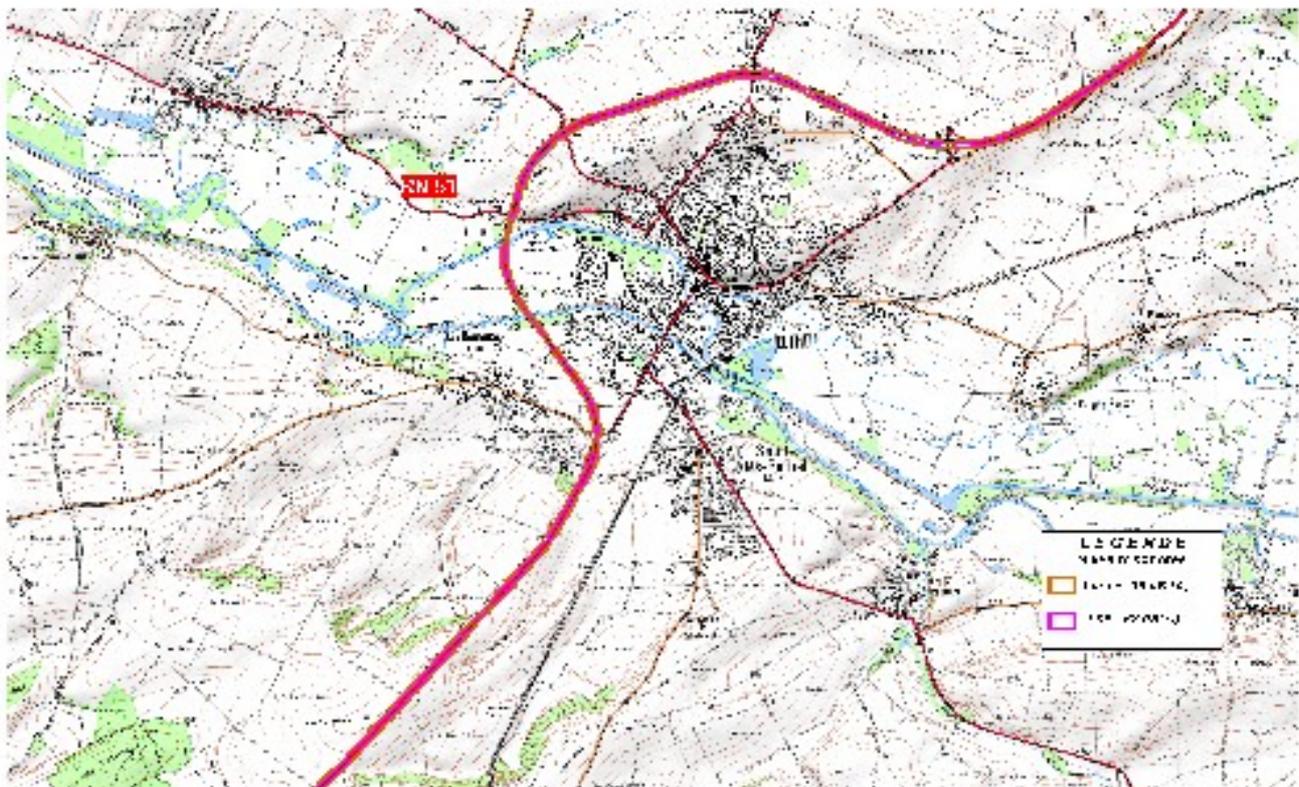


- **La carte de type C**, localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées notamment pour les bâtiments d'habitations, d'enseignement et de santé :

Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées

Carte 1

Réseau Etat non concédé : RN 51



- **La carte de type D**, déterminant les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence : il n'y a à ce jour pas de projet identifié dans le département des Ardennes permettant de réaliser une carte de bruit stratégique de type D.

2.3. Estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif

Source	Nombre de personnes exposées la journée – Lden en dB(A)											
	[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70;75[		[75;...[		> 68	
A34	2793	2E	1330	1E	133		13		0		38	
RN1043	585	1S	143		9		0		0		2	
RN51	429		264		28		41		0		41	
RN43	1976	1E+1S	997		641	1S	928	1E	63		1344	1E
TOTAL	5783	3E+2S	2734	1E	811	1S	982	1E	63		1425	1E

Source	Nombre de personnes exposées la nuit– Ln en dB(A)											
	[50;55[		[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70;...[		> 62	
A34	1537	2E	147		28		0		0		1	
RN1043	170		9		0		0		0		0	
RN51	281		30		41		0		0		6	
RN43	1058	1S	745		865	1E	21		0		310	1E
TOTAL	3046	2E+1S	931		934	1E	21		0		317	1E

E : Nombre d'établissements d'enseignement ; *S* : Nombre d'établissements de santé

Le présent plan de prévention du bruit dans l'environnement concerne donc environ 1425 personnes touchées par le bruit la journée (Lden>68 dB(A)), et 317 personnes exposées à un niveau sonore supérieur au seuil réglementaire la nuit (Ln>62 dB(A)).

3. Description, justification et financement des mesures réalisées, engagées ou programmées

Les efforts entrepris par l'État pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années à venir.

3.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 2003

3.1.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

L'élaboration d'un document d'urbanisme (PLU) par une commune est un levier d'action important pour réglementer l'autorisation de construire à proximité des infrastructures de transports terrestres, orienter, protéger, éloigner les constructions des sources sonores et diminuer ainsi l'exposition des populations. La loi définit le rôle de l'État et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (PLU, SCoT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux tels que définis à l'article L.121.1. du code de l'urbanisme (à savoir équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes dans le respect du développement durable). Deux outils assurent l'implication de l'État lors de l'élaboration d'un document d'urbanisme par une collectivité : le porter à connaissance et l'association des services à la démarche. Le porter à connaissance fait la synthèse des dispositions particulières applicables au territoire, telles que les directives territoriales d'aménagement, les servitudes d'utilité publique ou les projets d'intérêt général. Il transmet également les études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

L'A34 a été construite entre Charleville-Mézières et Reims. Le trafic existant auparavant, nuisible au niveau sonore pour les villages traversés par la RN 51 de l'époque, a ainsi été reporté sur la nouvelle autoroute. Cela constitue une mesure permettant de réduire le bruit des transports terrestres et de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit. La section de l'autoroute A34 entre Faissault et Reims a permis de désengorger les villages de Novy-Chevrières et Saulces Monclin.

Dans le dossier des engagements de l'État relatif au projet A 304, l'État a présenté les mesures adoptées en faveur de l'environnement, et notamment en ce qui concerne la réduction du bruit au stade de la déclaration d'utilité publique de 2007. Ces mesures ont été précisées et complétées depuis au fil des études. Une étude d'impact acoustique a été réalisée dans tous les secteurs où l'autoroute passera à proximité des habitations. Le maître d'ouvrage a cherché à réduire au maximum les nuisances sonores par une optimisation du tracé en plan et du profil en long lors de la mise au point du projet.

3.1.2. La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes

Les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral ont mis en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les services de la direction départementale des territoires se sont tenus à la disposition

des citoyens 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.

L'Etat a mis en place en mars 2002 un observatoire départemental du bruit, mentionné dans l'arrêté préfectoral n° 2009-342 du 19 octobre 2009 portant création du comité départemental de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE. Il est composé des services de l'État, des gestionnaires d'infrastructures de transport ferroviaire, des collectivités territoriales, des professionnels du bâtiment, des travaux publics et du transport ainsi que des organismes gestionnaires de logements locatifs sociaux. Son rôle consiste à fédérer l'ensemble des acteurs concernés par la lutte contre le bruit des transports terrestres, notamment pour :

- veiller à la révision des arrêtés préfectoraux de classement des voies bruyantes ;
- faciliter la production, l'organisation et les échanges de données nécessaires pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- aider à la programmation des opérations de résorption des points noirs du bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux ;
- veiller à la mise en œuvre de l'information du public.

Après avoir déterminé le niveau d'exposition des bâtiments sensibles et repéré des bâtiments points noirs bruit du réseau national, l'Etat a mené entre 2003 et 2004 une étude acoustique sur la section Poix-Terron/Faissault et Faissault/Bertoncourt afin d'évaluer la situation acoustique après la mise en service de l'A 34.

En 2008, le Préfet a approuvé (par arrêté préfectoral n° 2008-189) les cartes de bruit stratégiques pour les infrastructures dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules. Ces cartes sont publiées sur le site internet des services de l'Etat : <http://www.ardennes.equipement-agriculture.gouv.fr/les-cartes-de-bruits-strategiques-r543.html> .

En 2010, le Préfet a approuvé (par arrêté préfectoral n° 2010/198 et 2010/199) 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, qui avait été effectué en 1999 et 2000. En effet, depuis ces dates, les hypothèses ayant servi au classement (trafics, vitesses...) avaient évolué, des voies nouvelles avaient été ouvertes et des voies avaient changé d'appellation ou de gestionnaire. La démarche de révision de ces classements est lourde puisqu'on dénombre plus de 250 km de voies routières classées sur tout le département, pour lesquelles il est indispensable de vérifier les données d'entrée (trafic, vitesse, pente...) et les hypothèses d'évolution, de modéliser les données pour établir le nouveau classement sonore des voies, et enfin de conduire la procédure d'approbation.

Cette révision des arrêtés de classement sonore s'est poursuivie en 2012 avec celle des voies ferrées et des voies routières communales de Charleville-Mézières et de Sedan, par l'approbation des arrêtés n° 2012-26, 2012-27 et 2012-28 du 18 janvier 2012.

En 2012, la direction départementale des territoires a également lancé 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. Sa réalisation constitue un engagement et une action à part entière du PPBE de l'État, au même titre que les actions préventives ou curatives décrites précédemment. Cette étude a également compris un 2^e

volet, pour étudier la pertinence acoustique de la construction d'un écran acoustique à Yvernaumont, pour faire suite aux remarques émises par le public lors de la consultation du précédent PPBE. Notons que cette étude n'a pas évalué la faisabilité du mur anti-bruit, en termes de propriété des terrains, de sécurité du site... Elle a toutefois démontré que le dimensionnement d'un écran sur le secteur d'Yvernaumont, quelle que soit la variante étudiée (type(s) de mur anti-bruit, longueur), ne permet pas la protection de tous les points noirs du bruit sur le secteur. De plus, le coût d'une telle protection est estimé à 3 fois le coût d'une protection par isolation de façades, dont l'efficacité acoustique est plus importante. Ainsi, c'est ce deuxième type d'actions qui pourra être mise en œuvre sur ce secteur, en conformité avec les principes de justification des mesures prévues présentés au paragraphe 3.3.

Ensuite, le Préfet a approuvé (par arrêté préfectoral n°2012-204) le plan de prévention du bruit dans l'environnement Etat de la 1ère échéance de la directive 2002/49/CE après avoir pris en compte les observations émises par le public lors de la consultation de ce document.

Afin de répondre au mieux aux remarques émises par le public dans ce cadre-là, la direction départementale des territoires a mené une étude complémentaire sur la pertinence de la construction d'un mur anti-bruit sur la commune d'Yvernaumont.

Enfin, l'entretien des chaussées, et plus particulièrement le renouvellement de la couche de roulement, répond à de nombreux critères, portant généralement sur la sécurité des usagers et pérennité de la chaussée, mais intégrant également des qualités acoustiques.

3.2. La prise en compte des zones calmes

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en termes de sauvegarde.

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.

Dans un cadre réglementaire plus global, les politiques françaises et européennes peuvent conduire à des inventaires de ces zones (zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique, zones importantes pour la conservation des oiseaux, zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager...) sur lesquelles le préfet exerce sa responsabilité. Si ces zones sont situées sous l'influence de grandes infrastructures du réseau national, le préfet peut identifier ces espaces remarquables du fait de leur faible exposition au bruit comme des « zones calmes ». Il sera alors particulièrement attentif au niveau de bruit, à la qualité environnementale, aux activités humaines actuelles et prévues, aux enjeux de préservation sur ces zones pour les usages considérés et à la cohérence avec les autres documents de planification, (schémas régionaux d'aménagement, SCoT) de transport (plans de déplacement urbain...) et d'environnement.

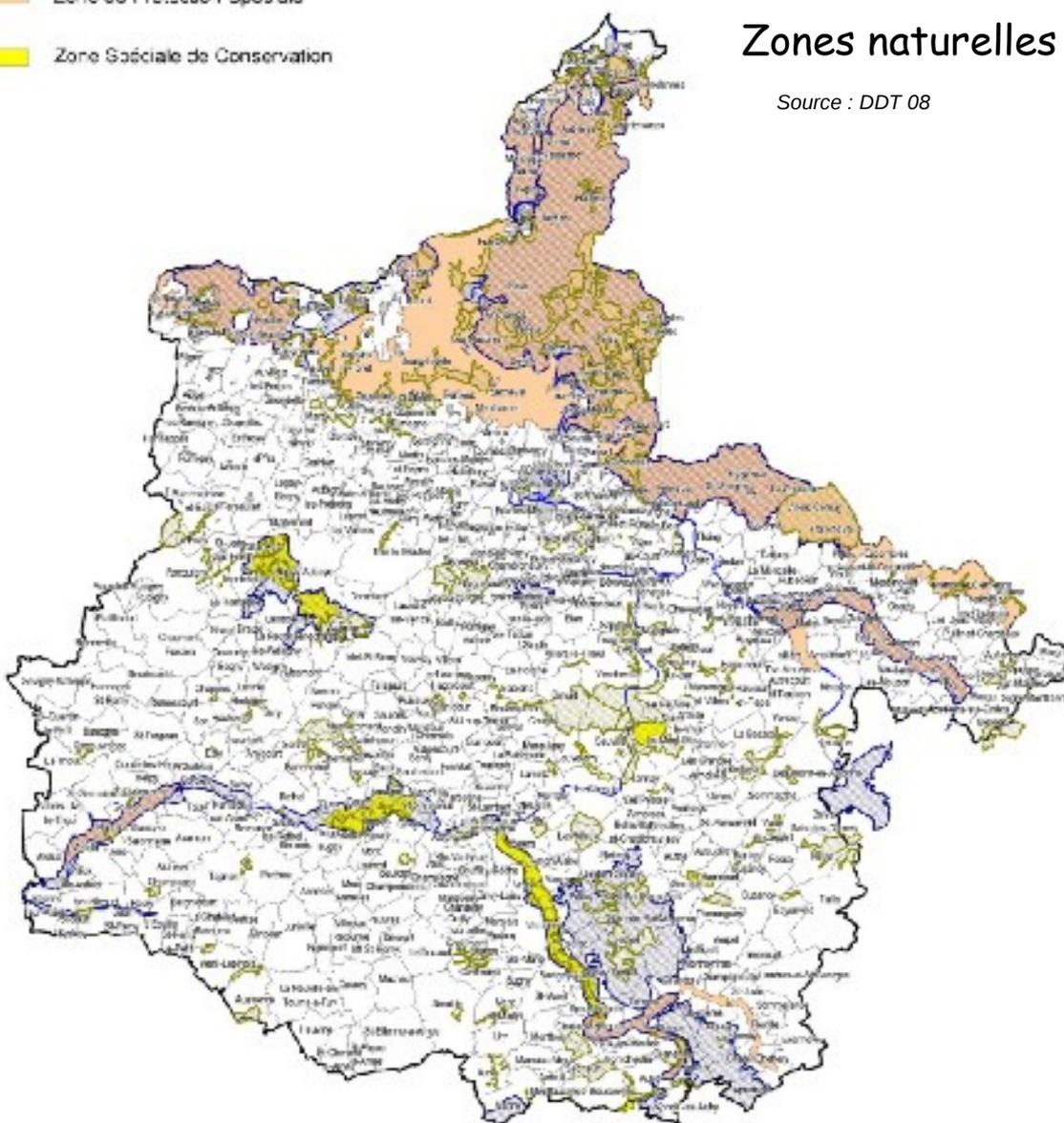
Sur des territoires plus « ordinaires », si une autorité compétente sur une agglomération

décide de classer des parties de territoire même suffisamment éloignées des grandes infrastructures du réseau national en « zones de calme », il est possible que la sauvegarde de ces zones conduise à des mesures de préservation à mettre à l'actif d'un gestionnaire d'une infrastructure du réseau national.

-  ZNICTT de type 1
-  ZNIEFF de type 2
-  Zone de Protection Spéciale
-  Zone Spéciale de Conservation

Zones naturelles

Source : DDT 08



3.3. Justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Les mesures programmées ou envisagées dans ce PPBE ont été déterminées en prenant

en compte trois principes directeurs :

- un principe de proportionnalité. Ce principe veut que les actions mises en œuvre soient adaptées et proportionnées aux enjeux qui sont impactés par le bruit dans le département des Ardennes. Il doit servir de base à la priorisation des actions, mais aussi permettre de juger de leur pertinence. Il s'agit donc indirectement d'un gage d'efficacité et de bonne utilisation des fonds publics.
- un principe de prise en compte des évolutions susceptibles de concerner les infrastructures routières gérées par l'État à court ou à moyen terme. Dans le département des Ardennes, cette prise en compte revêt une importance toute particulière pour le projet de l'A304, dont la mise en service est prévue pour 2016.
- un principe de pertinence technique des différentes solutions qui pourraient être mises en œuvre. Cela signifie que les mesures à prévoir doivent être efficaces et réellement aboutir à une réduction des nuisances sonores. Ainsi par exemple, la réfection de la couche de roulement d'une chaussée peut produire des effets très différenciés sur les émissions sonores en fonction de la vitesse des véhicules circulant sur cette chaussée ou de la rampe de la voie. Un mur anti-bruit peut ne pas être efficace sur certaines infrastructures, compte tenu des caractéristiques de cette infrastructure ou de la topographie des lieux. Un examen technique de chaque solution possible doit donc être pratiqué.

3.4. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées prévues entre 2013 et 2018

L'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 2003.

Il révisera le classement sonore en 2015 et 2017, conformément à la circulaire du 25 mai 2004 qui impose la révision du classement sonore au minimum tous les 5 ans.

Tous les projets nationaux 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, respectant ces engagements, feront l'objet de suivis réguliers au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992. Il s'agit pour le maître d'ouvrage d'établir un bilan économique, social et environnemental de l'infrastructure et de le présenter 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. Ce sera le cas notamment du projet de l'autoroute A 304.

Pour ce projet, afin de répondre aux normes en vigueur, des mesures de protection à la source ont été définies et seront mises en œuvre au cours du chantier : création de 495 mètres d'écrans acoustique et de 3545 mètres de merlons. Ses protections seront réalisées sur les communes de Saint-Pierre-sur-Vence, Prix-les-Mézières, Warcq et Rocroi. Le choix du type de protection a été fait en fonction de la configuration du site, de ses caractéristiques et de la nature des constructions rencontrées.

Des mesures de contrôle seront réalisées après mise en service de la nouvelle liaison. Si, malgré la mise en œuvre des mesures de protection à la source, les seuils acoustiques réglementaires sont dépassés, des mesures de rattrapage seront prises.

3.4.1. Amélioration du volet « bruit » dans les porter à connaissance de l'État

Le bruit des transports terrestres étant une des préoccupations majeures des habitants, il doit faire l'objet d'une attention particulière dans l'élaboration des plans locaux d'urbanisme. Renforcer les obligations de protection préventive dans le domaine de l'habitat et instaurer un contrôle des grandes sources de bruit ainsi que prévoir des sanctions adaptées sont des objectifs à poursuivre.

3.4.2. Création d'un site internet unique pour tous les services de l'Etat

Les démarches de prévention et de protection contre les nuisances sonores des infrastructures sont des outils d'aide à la décision à faire connaître et à mettre à disposition de toutes les collectivités.

Un site Internet, géré par la DDT, met à disposition de tous la réglementation applicable en matière d'infrastructures de transports terrestres et les arrêtés et documents approuvés dans les Ardennes dans ce domaine.

Un nouveau site internet, unique pour tous les services de l'Etat, va être mis en place en 2013 et permettra de réunir toutes les réglementations applicables dans le département et toutes les informations utiles s'y rapportant.

3.4.3. Résorption des points noirs du bruit les plus impactants

Suite à l'étude d'identification et de hiérarchisation des points noirs du bruit aux abords de l'autoroute A34 et de la RN43 menée par la direction départementale des territoires en 2012, il va être possible de résorber les points noirs du bruit les plus importants, à traiter en priorité. L'Etat pourra aider à la mise en place de dispositifs d'isolation de façades sous maîtrise d'ouvrage des propriétaires, dans l'ordre identifié par le bureau d'études, en vue de réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage de son réseau.

3.4.4. Lancement d'une étude permettant d'identifier les points noirs du bruit aux abords des infrastructures routières concernées par la 2e échéance

La direction départementale des territoires pourra mener une étude permettant d'identifier précisément les points noirs du bruit aux abords des infrastructures routières nationales concernées par la deuxième échéance de la directive, d'évaluer le coût de leur résorption et d'estimer précisément les populations exposées aux différents niveaux de bruit.

3.5. 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. Elles sont le fruit du travail quotidien d'information et de communication mené par les différents gestionnaires.

Les travaux à réaliser sur une infrastructure routière du réseau national et ses dépendances (revêtements, écrans, modelés, ...) ainsi que les opérations mixtes (isolations de façade complémentaires associées ...) sont financés par l'État (ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie) sur le programme n°203 « infrastructures et services de transport ». La direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (service maîtrise d'ouvrage) coordonne le dispositif, en liaison avec la direction interdépartementale des routes.

Les travaux consistant à intervenir sur les bâtiments du réseau routier national soumis aux nuisances sonores pour renforcer les isolations acoustiques des façades sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés. Ils sont subventionnés à hauteur de 80 à 100% (en fonction des conditions de ressource), conformément aux articles D571-53 à D571-57 du code de l'environnement, par l'État (ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, direction générale de la prévention des risques) sur le programme 181 « prévention des risques ». Ils sont effectués sous le pilotage de la direction départementale des territoires des Ardennes.

En ce sens, la DDT va lancer un marché au 2e semestre 2013 pour recruter un bureau d'études chargé de la résorption des 26 super points noirs du bruit recensés comme prioritaires par l'étude de hiérarchisation des PNB aux abords des infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an.

4. L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée a priori de leur impact. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront par contre être évaluées a posteriori. L'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan s'appréciera en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Les indicateurs retenus se baseront sur :

- le nombre d'habitants qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites,
- le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites.

5. La note concernant la consultation du public

Suite à la rédaction du projet de PPBE et à son examen en comité départemental de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE, le document a fait l'objet d'une consultation publique durant deux mois, du 9 août au 9 octobre 2013.

Le projet de PPBE de l'État était alors en ligne sur le site internet de la direction

départementale des territoires des Ardennes: <http://www.ardennes.equipement-agriculture.gouv.fr/> . Durant cette même période, le projet en version papier était disponible pour le public à l'accueil de la préfecture des Ardennes, de la sous-préfecture de Sedan, de la sous-préfecture de Rethel et sur les deux sites de la DDT (44, rue du Petit Bois et 3, rue des Granges Moulues) aux heures d'ouverture au public.

L'Etat a mis en œuvre une campagne de communication en vue de faciliter le plus largement possible l'expression de la population ardennaise sur la question des nuisances sonores :

- une annonce légale est parue dans l'Ardennais du 25 juillet 2013
- le public a pu s'exprimer sur des cahiers laissés à sa disposition sur les sites où était déposé le projet de PPBE.

PRESENTATION DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

A. Observations figurant dans les registres mis à disposition du public

- Site de la DDT 44, rue du Petit Bois:
aucune remarque
- Site de la DDT 3 rue des Granges Moulues:
aucune remarque
- Site de la préfecture des Ardennes, 1, place de la préfecture :
aucune remarque
- Site de la sous-préfecture de Sedan, 1, rue de Neuil :
aucune remarque
- Site de la sous-préfecture de Rethel, bd de la 4ème Armée :
aucune remarque

B. Courriers électroniques réceptionnés à la DDT des Ardennes : aucune remarque

Conclusion :

-

A l'issue de la période de consultation, aucune remarque n'a été notée sur les registres mis à disposition dans les locaux de la préfecture des Ardennes, de la direction départementale des territoires des Ardennes, des sous-préfecture de Sedan et Rethel. Aucune doléance n'a été envoyée par courriel, sur le site internet de la Direction Départementale des Territoires des Ardennes.

Il n'a été fait aucune demande de renseignement sur la procédure.

Annexes

- Loi n° 92- 444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit
- Directive 2002/49/CE du parlement européen et du conseil du 25 juin 2002
- Arrêtés portant classement sonore des infrastructures de transport terrestres pour le département des Ardennes
- Arrêté n°2013-86 portant publication des cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières et autoroutières du département des Ardennes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.
- Convention relative au financement d'interventions concernant les opérations d'isolation acoustique (traitements de façades et études préalables) des points noirs du bruit du réseau national dans le cadre du plan bruit de l'ADEME
- Avis de consultation du public paru dans l'Ardennais du 25 juillet 2013.

Charleville-Mézières, le

23 OCT. 2013

Le Préfet

