



PRÉFET DES ARDENNES

**Plan de prévention du bruit dans l'environnement  
(PPBE) État  
3<sup>ème</sup> échéance (révision de la 2<sup>ème</sup> 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**

# Table des matières

Introduction.....	3
<b>I. Contexte.....</b>	<b>4</b>
<b>1 . Définitions.....</b>	<b>4</b>
1.1. Le bruit.....	4
1.2. La pression acoustique.....	4
1.3. Le décibel.....	4
1.4. L'addition de niveaux sonores.....	5
1.4.1. Doublement de l'énergie sonore.....	5
1.4.2. Effet de masque.....	5
1.5. La pondération A.....	5
1.6. Les effets du bruit sur la santé.....	5
1.7. Les indices acoustiques.....	6
<b>2 . Réglementation sur le bruit lié aux infrastructures de transports terrestres.....</b>	<b>7</b>
2.1. La réglementation française.....	7
2.1.1. Classement sonore des voies.....	7
2.1.2. Mesures de protection lors de la construction ou de la modification significative d'une voie.....	8
2.1.3. Résorption des points noirs du bruit.....	8
2.2. La réglementation européenne.....	10
2.2.1. La directive 2002/49/CE.....	10
2.2.2. Les cartes de bruit stratégiques.....	10
2.2.3. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement.....	11
2.2.4. Les infrastructures concernées et les échéances.....	12
<b>II. Le PPBE de l'Etat 3<sup>ème</sup> échéance (réseau routier national des Ardennes).....</b>	<b>13</b>
<b>1. Démarche d'élaboration.....</b>	<b>13</b>
<b>2. Description, justification et financement des mesures réalisées, engagées ou programmées.....</b>	<b>14</b>
2.1. Mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 2008.....	14
2.1.1. Information du grand public et des collectivités.....	14
2.1.2. Comité bruit départemental, classement sonore, CBS et PPBE.....	14
2.1.3. Protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles.....	15
2.1.4. Protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes.....	16
2.2. La prise en compte des zones calmes.....	16
2.3. Mesures de prévention ou de réduction arrêtées prévues entre 2018 et 2023.....	17
2.4. Justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	17
2.5. Financement des mesures programmées ou envisagées.....	18
<b>3. Impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....</b>	<b>18</b>
<b>4. Note concernant la consultation du public.....</b>	<b>19</b>
4.1. Déroulement de la consultation du public.....	19
4.2. Observations figurant dans les registres mis à disposition du public.....	19
4.3. Courriers électroniques réceptionnés à la direction départementale des territoires des Ardennes.....	21
4.4. Conclusion.....	21
<b>Annexes.....</b>	<b>22</b>

# 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 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 engendré par les infrastructures de transports, 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 à cet objectif de protection de la population par rapport au bruit des infrastructures de transports.

Le présent document, correspondant à la 3<sup>ème</sup> échéance de la directive 2002/49/CE, concerne les infrastructures de transports terrestres du réseau routier national du département des Ardennes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules. Il constitue la révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement de la 2<sup>ème</sup> échéance, approuvé par arrêté préfectoral n°2013-560 du 29 octobre 2013 et consultable sur le site internet des services de l'Etat (<http://www.ardennes.gouv.fr/le-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-a877.html>).

Il a été établi en collaboration avec les partenaires institutionnels du département et validé par le comité bruit départemental des Ardennes, auquel participent notamment les gestionnaires des infrastructures. Il a été mis à la disposition du public durant deux mois pour recueillir ses observations avant d'être 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 départemental des Ardennes et la ville de Charleville-Mézières. Celui du réseau ferré dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 trains a été approuvé par arrêté préfectoral n°2014-614 du 20 octobre 2014. Il est consultable sur le site internet des services de l'État ([http://www.ardennes.gouv.fr/IMG/pdf/PPBE\\_cle519945.pdf](http://www.ardennes.gouv.fr/IMG/pdf/PPBE_cle519945.pdf)). Il sera révisé en 2019 : la direction départementale des territoires le rédigera après réception des informations nécessaires de la part de SNCF Réseau.



# I. Contexte

## 1. Définitions

### 1.1. Le bruit

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

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 surdité<sup>1</sup> totale ou partielle (due à une explosion, à un niveau sonore trop élevé...), des acouphènes<sup>2</sup> ou de l'hyperacousie<sup>3</sup>.

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 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 pas tolérer certains sons perçus comme normaux par les autres personnes.

## 1.7. Les indices acoustiques

La recherche des indices acoustiques les plus représentatifs de la gêne est une des questions qui a le plus préoccupé la communauté scientifique dans le domaine de la psychologie du bruit. Un indice acoustique doit évaluer efficacement 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.

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 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 LAeq, 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 »*).

Le LAeq 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 référence pour le calcul du LAeq : 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 la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, le Lden<sup>4</sup> a été retenu pour les bruits de l'ensemble des moyens de transport et, de façon plus spécifique pour la période nocturne, le Lnight ou Ln<sup>5</sup>. Le Lden est défini comme le niveau de bruit moyen sur une période de 24 heures. Il intègre trois indicateurs :

- Lday (6h-18h), qui décrit la dose moyenne de bruit en période de jour ;
- Levening (18h-22h), qui décrit la dose moyenne de bruit en période de soirée, pour laquelle on applique une « pénalité » de 5 dB(A) ;
- Lnight (22h-6h), ou Ln, 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.

---

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

## 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

#### 2.1.1. Classement sonore des voies

Un classement sonore est défini par arrêté préfectoral et concerne :

- 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.

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 la 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 de part et d'autre de l'infrastructure
$L^6 > 81$	$L > 76$	1	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	10 m

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

6 L = niveau sonore 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. 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.

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

### **2.1.2. Mesures de protection lors de la construction ou de la 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 nécessaires pour 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 :** articles L 571-9 et R 571-44 à 52 du code de l'environnement, loi bruit du 31 décembre 1992, décret 95-22 du 9 janvier 1995, arrêté du 5 mai 1995.

### **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 soins; 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)) :

<b>Indicateur de bruit</b>	<b>Route et/ou ligne à grande vitesse (LGV)</b>	<b>Voie ferrée conventionnelle</b>	<b>Cumul route et/ou LGV + voie ferrée conventionnelle</b>
L <sub>Aeq</sub> (6h - 22h)	70	73	73
L <sub>Aeq</sub> (22h - 6h)	65	68	68
L <sub>den</sub>	68	73	73
L <sub>n</sub> (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 :
  - publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ;
  - 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 L 102-1 du code de l'urbanisme dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
  - inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables ;
  - mise en service de l'infrastructure ;
  - publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure 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, haltes garderies, foyers d'accueil, foyers 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, de santé, de soins 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. Des observatoires du bruit des infrastructures de transports terrestres ont été mis en place aux niveaux départemental, régional et national, pour localiser les données relatives au classement sonore des infrastructures et 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 du 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.

**Références réglementaires :** décret n°2003-1392 du 23 décembre 2003 modifiant le décret n°2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'Etat concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux, 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.

## **2.2. La réglementation européenne**

### **2.2.1. 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 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 oeuvre, au niveau local, des politiques visant à réduire les niveaux de bruit excessifs et à préserver des zones calmes.

Cette directive a été transposée dans notre droit national par l'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004, 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 : les cartes de bruit stratégiques (CBS) et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

### **2.2.2. Les cartes de bruit stratégiques**

Les cartes de bruit stratégiques 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. Elles comportent :

- des documents graphiques représentant :
  - 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 de 50 dB(A) en Ln ;
  - les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet conformément au dernier classement sonore des voies en vigueur (cartes de type B) ;
  - les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées, notamment pour les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé (cartes de type C) ;
  - les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence (cartes de type D) ;
- une estimation :
  - du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées à un niveau de bruit compris dans les 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) ;
  - du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites ;

- 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.

### 2.2.3. 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, de préserver les zones calmes. Il comprend :

- un rapport de présentation synthétisant les résultats de la cartographie du bruit et décrivant les infrastructures 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 à 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 départemental pour les routes départementales et les maires pour les voies communales.

La directive 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 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 (6h - 18h)	65	-	-
LAeq (18h - 22h)	65	-	-
LAeq (22h - 6h)	60	63	63

Si l'exposition au bruit relève d'une route ou d'une ligne à grande vitesse exclusivement dédiée à des TGV circulant à plus de 250 km/h, l'isolement acoustique visé après travaux devra répondre à l'ensemble des conditions suivantes :

- $DnT,A,tr \geq LA_{eq}(6h - 22h) - 40$  ;
- $DnT,A,tr \geq LA_{eq}(6h - 18h) - 40$  ;
- $DnT,A,tr \geq LA_{eq}(18h - 22h) - 40$  ;
- $DnT,A,tr \geq LA_{eq}(22h - 6h) - 35$  ;
- $DnT,A,tr \geq 30 \text{ dB(A)}$ .

Si l'exposition au bruit relève d'une infrastructure ferroviaire conventionnelle, l'isolement acoustique visé après travaux devra répondre à l'ensemble des conditions suivantes :

- $DnT,A,tr \geq I_f(6h - 22h) - 40$  ;
- $DnT,A,tr \geq I_f(22h - 6h) - 35$  ;
- $DnT,A,tr \geq 30 \text{ dB(A)}$ .

En cas d'exposition cumulée (route et voie ferrée), l'isolement acoustique visé devra répondre à l'ensemble des conditions précédentes.

#### **2.2.4. Les infrastructures concernées et les échéances**

La directive 2002/49/CE décrivait deux étapes pour l'élaboration des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement :

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 aéroports de plus de 50 000 mouvements par an ainsi que les agglomérations de plus de 250 000 habitants.
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.

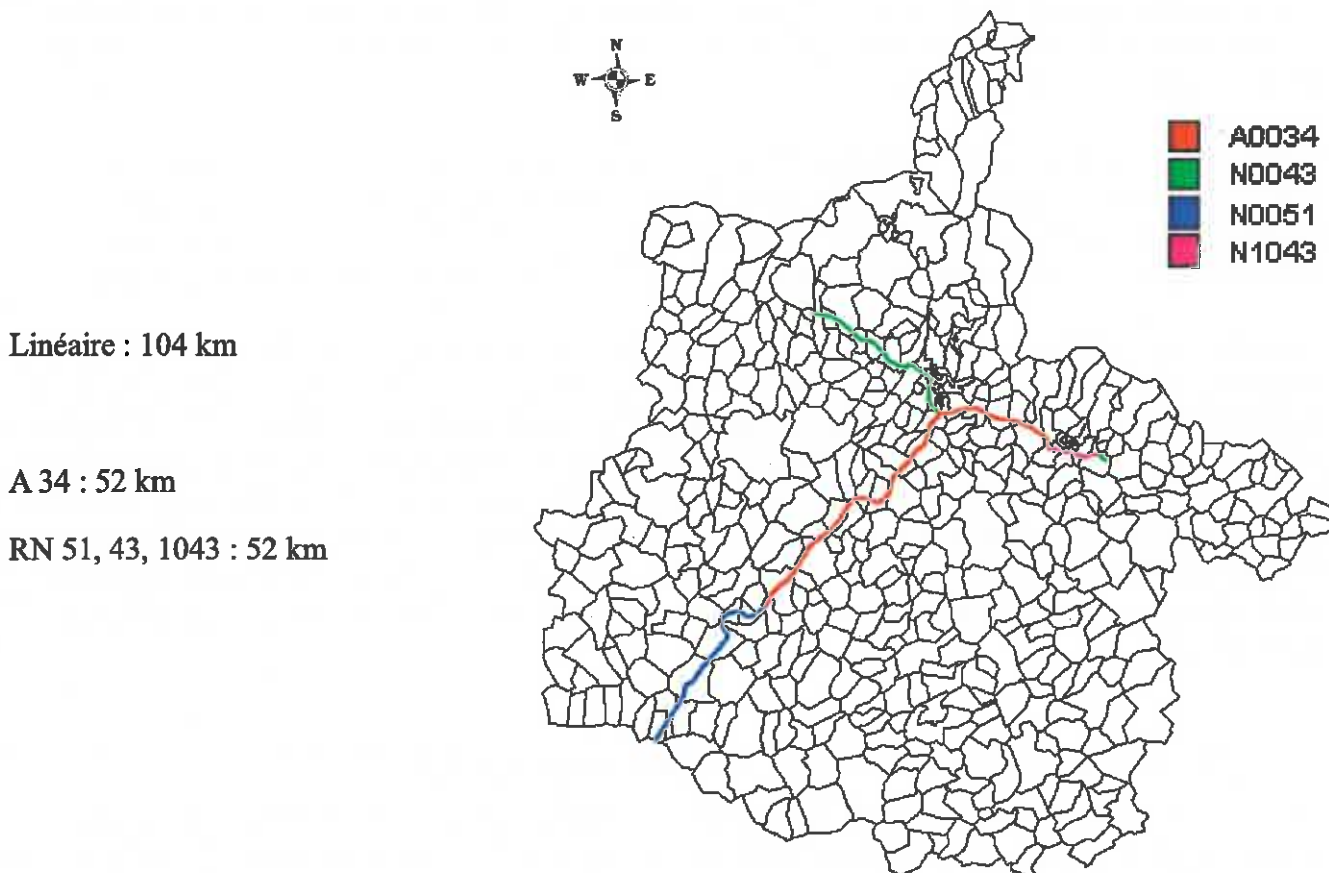
La directive 2002/49/CE prévoyait également une révision des CBS et des PPBE tous les 5 ans. Nous arrivons donc à la 3<sup>ème</sup> échéance, qui consiste à réviser les CBS et les PPBE de la 2<sup>ème</sup> échéance.

**Références réglementaires :** directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-11 du code de l'environnement, décret n°2006-361 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.

# II. Le PPBE de l'Etat 3<sup>ème</sup> échéance (réseau routier national des Ardennes)

## 1. Démarche d'élaboration

Les tronçons du réseau routier national dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ont été identifiés à partir des comptages routiers effectués par la direction interdépartementale des routes Nord.



La direction départementale des territoires des Ardennes a révisé les cartes de bruit stratégiques pour ces infrastructures. Elles 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. Elles sont disponibles sur internet à l'adresse : <http://www.ardennes.gouv.fr/les-cartes-de-bruit-strategiques-de-la-deuxieme-a617.html>.

La direction départementale des territoires a ensuite rassemblé les informations relatives aux mesures visant à prévenir ou à 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.

Elle a ensuite rédigé un projet de PPBE, qui a été validé par le comité bruit départemental des Ardennes et qui a ensuite été soumis à la consultation du public du 10 juillet au 10 septembre 2018.

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

### **2.1. Mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 2008**

#### **2.1.1. Information du grand public et des collectivités**

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 la disposition du grand public et des collectivités. Un site internet, unique pour tous les services de l'Etat, a été mis en place en 2013 et décrit la réglementation applicable dans le département et toutes les informations utiles s'y rapportant : <http://www.ardennes.gouv.fr>.

L'élaboration d'un plan local d'urbanisme (PLU) par une commune ou d'un PLU intercommunal (PLUi) par un établissement public de coopération intercommunale 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 réduire 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, PLUi, schémas de cohérence territoriale (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. 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 et rappelle les politiques publiques à prendre en compte dans le cadre du projet de territoire. Il transmet également les études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

#### **2.1.2. Comité bruit départemental, classement sonore, CBS et PPBE**

L'Etat a mis en place un comité bruit départemental, composé des services de l'État, des gestionnaires d'infrastructures de transports terrestres (routiers et ferroviaires), 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 oeuvre de l'information du public.

En 2008, le préfet des Ardennes a approuvé, par arrêté préfectoral n°2008-189, les cartes de bruit stratégiques pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules.

En 2010, il a approuvé, par arrêtés préfectoraux n°2010-198 et n°2010-199, la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau routier national et du réseau routier départemental hors des communes de Charleville-Mézières et de Sedan.



En 2012, le préfet des Ardennes a approuvé, par arrêtés préfectoraux n°2012-26, n°2012-27 et n°2012-28, la révision du classement sonore du réseau ferroviaire et du réseau routier sur le territoire des communes de Charleville-Mézières et de Sedan.

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 RN 43, sur les tronçons dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an. Cette étude a également compris un 2<sup>e</sup> volet, en vue d'étudier la pertinence de la construction d'un écran acoustique à Yvernaumont, pour faire suite aux remarques émises par le public pendant la consultation effectuée lors de l'élaboration du premier PPBE. Elle a démontré que le dimensionnement d'un écran sur ce secteur, quelle que soit la variante étudiée (type de mur anti-bruit, longueur), ne permet pas la protection de tous les points noirs du bruit de la zone. De plus, son coût 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 mis en œuvre sur ce secteur, en conformité avec les principes de justification des mesures prévues présentés au paragraphe 2.4.

Les cartes de bruit stratégiques du réseau routier et du réseau ferré des Ardennes correspondant à la 2<sup>ème</sup> échéance de la directive 2002/49/CE ont été approuvées respectivement par l'arrêté préfectoral n°2013-86 du 1<sup>er</sup> mars 2013 et par l'arrêté n°2013-374 du 8 juillet 2013.

Le préfet des Ardennes a approuvé (par arrêtés préfectoraux n°2012-204 et n°2013-560) les plans de prévention du bruit dans l'environnement Etat des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> échéances de la directive.

En 2014, il a approuvé (par arrêté préfectoral n°2014-614) le plan de prévention du bruit dans l'environnement du réseau ferré de France correspondant à la 2<sup>ème</sup> échéance de la directive.

En 2016, le préfet des Ardennes a approuvé 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 par arrêtés préfectoraux n°2016-134 et n°2016-135.

Cette révision des arrêtés de classement sonore s'est poursuivie en 2017 avec celle des voies ferrées et du réseau routier sur le territoire des communes de Charleville-Mézières et de Sedan, par l'approbation des arrêtés n°2017-437, n°2017-436 et n°2017-438 du 8 septembre 2017.

Enfin, le préfet des Ardennes a approuvé la révision des cartes de bruit stratégiques pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par arrêté n°2018-121 du 5 mars 2018, et pour les voies ferrées de plus 30 000 passages de trains par an par arrêté n°2018-122 du 5 mars 2018.

### **2.1.3. Protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles**

Lors de la mise au point du projet de l'autoroute A 304, l'État, maître d'ouvrage, a cherché à réduire au maximum les nuisances sonores par une optimisation du tracé en plan et du profil en long.

Une étude d'impact acoustique a été réalisée dans tous les secteurs où l'autoroute passera à proximité des habitations pour :

- déterminer la zone d'ambiance sonore existante aux abords du projet et les seuils réglementaires applicables ;
- localiser les bâtis sensibles proches du projet ;
- déterminer l'impact acoustique du projet tel qu'il sera à la date de mise en service + 20 ans ;
- dimensionner les protections afin de respecter le seuil réglementaire préalablement déterminé.

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

Les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral mettent 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.

Suite à l'étude d'identification et de hiérarchisation des points noirs du bruit aux abords de l'autoroute A34 et de la RN 43 menée par la direction départementale des territoires en 2012, un marché visant à résorber les points noirs du bruit les plus importants a été lancé en 2014, suivi d'un deuxième en 2015 et d'un troisième débuté en 2017. L'État aide ainsi à la mise en place de dispositifs d'isolation de façades sous maîtrise d'ouvrage des propriétaires en vue de réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage de son réseau.

De plus, 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 sur la pérennité de la chaussée, mais intégrant également des qualités acoustiques.

## 2.2. 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.

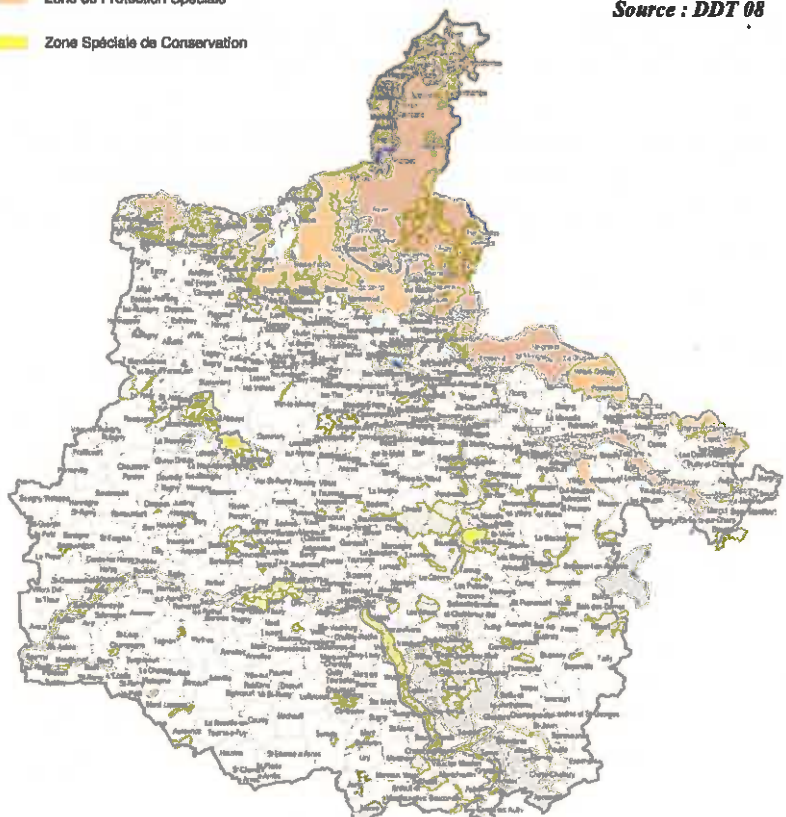
La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

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 de protection du patrimoine architectural urbain et paysager...). Si elles 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 et à la cohérence avec les documents de planification (SCoT...), de transport (plans de déplacement urbain...) et d'environnement.

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

**Zones naturelles**

*Source : DDT 08*



## **2.3. Mesures de prévention ou de réduction arrêtées prévues entre 2018 et 2023**

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.

Le bruit des transports terrestres étant une des préoccupations majeures des habitants, il doit continuer à faire l'objet d'une attention particulière dans l'élaboration des documents d'urbanisme. Renforcer les obligations de protection préventive dans le domaine de l'habitat est un objectif à poursuivre.

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 font 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 du projet de l'autoroute A 304.

Pour ce projet, afin de répondre aux normes en vigueur, des mesures de protection à la source vont être mises en œuvre : création et réalisation d'écrans acoustiques et de merlons, notamment sur les communes de Saint-Pierre-sur-Vence, Prix-les-Mézières, Warnécourt, Warcq, Haudrecy 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.

Le marché de résorption des points noirs du bruit, lancé par la direction départementale des territoires 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.

## **2.4. 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, qui 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 les Ardennes, cette prise en compte revêt une importance toute particulière pour le projet de l'A304, dont la mise en service est prévue

pour 2018.

- un principe de pertinence technique des différentes solutions qui pourraient être mises en œuvre. Les mesures à prévoir doivent être efficaces et 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 de ses caractéristiques ou de la topographie des lieux. Un examen technique de chaque solution possible doit donc être pratiqué.

## 2.5. 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 la transition écologique et solidaire) sur le programme n°203 « infrastructures et services de transport ». La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (service transports) coordonne le dispositif, 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. Ils sont subventionnés à hauteur de 80 à 100 % (en fonction des conditions de ressources), conformément aux articles D 571-53 à D5 71-57 du code de l'environnement, par l'État (ministère de la transition écologique et solidaire) sur le programme 181 « prévention des risques ». Ils sont effectués sous le pilotage de la direction départementale des territoires des Ardennes.

## 3. Impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations

D'après les données issues des cartes de bruit stratégiques approuvées par arrêté n°2018-121 du 5 mars 2018, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif sont présentés dans les tableaux suivants.

Source	Nombre de personnes exposées la journée – Lden en dB(A)											
	[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70;75[		[75,...[		> 68	
<b>A34</b>	2793	2E	1330	1E	133		13		0		38	
<b>RN1043</b>	585	1S	143		9		0		0		2	
<b>RN51</b>	429		264		28		41		0		41	
<b>RN43</b>	1976	1E+1S	997		641	1S	928	1E	63		1344	1E
<b>TOTAL</b>	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	
<b>A34</b>	1537	2E	147		28		0		0		1	
<b>RN1043</b>	170		9		0		0		0		0	
<b>RN51</b>	281		30		41		0		0		6	
<b>RN43</b>	1058	1S	745		865	1E	21		0		310	1E
<b>TOTAL</b>	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 ( $L_{den} > 68$  dB(A)), et 317 personnes exposées à un niveau sonore supérieur au seuil réglementaire la nuit ( $L_n > 62$  dB(A)).

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.

## 4. Note concernant la consultation du public

### 4.1. Déroulement de la consultation du public

Suite à la rédaction du projet de PPBE et à sa validation par le comité bruit départemental des Ardennes, le document a fait l'objet d'une consultation du public durant deux mois, du 10 juillet au 10 septembre 2018.

Le projet de PPBE était alors en ligne sur le site internet des services de l'État dans les Ardennes ([www.ardennes.gouv.fr](http://www.ardennes.gouv.fr)). Le projet en version papier était également disponible à l'accueil de la préfecture des Ardennes et de la direction départementale des territoires aux heures d'ouverture au public.

L'État a mis en œuvre une campagne de communication en vue de faciliter le plus largement possible l'expression de la population ardennaise sur ce projet de PPBE :

- une annonce légale est parue dans l'Ardennais du 25 juin 2018 ;
- le public a pu s'exprimer sur des cahiers laissés à sa disposition sur les sites où était déposé le projet de PPBE.

### 4.2. Observations figurant dans les registres mis à disposition du public

8 contributions ont été reçues, émises par des résidents de la commune d'Yvernaumont. La synthèse de ces observations et les réponses apportées sont reprises ci-dessous :

- Demande de mise en place d'un mur anti bruit sur l'A34 à hauteur du village d'Yvernaumont :

En 2012, la direction départementale des territoires a 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 les tronçons dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an. Cette étude a également compris un 2<sup>e</sup> volet, en vue d'étudier la pertinence de la construction d'un écran acoustique à Yvernaumont, pour faire suite aux remarques émises par le public pendant la consultation effectuée lors de l'élaboration du premier PPBE. Elle a démontré que le dimensionnement d'un écran sur ce secteur, quelle que soit la variante étudiée (type de mur anti-bruit, longueur) et sans préjuger de la possibilité technique de construire un tel mur (propriété des terrains, sécurité routière...), ne permet pas la protection de tous les points noirs du bruit de la zone. De plus, son coût est estimé à 3 fois le coût d'une protection par isolation de façades, dont l'efficacité acoustique est plus importante.

- Remarque concernant la bande de roulement de l'A34 à hauteur d'Yvernaumont :

Des travaux de réfection de la chaussée sont prévus par la direction interdépartementale des routes Nord en 2019 sur ce tronçon, sous réserve de disponibilité des crédits.

- Remarques concernant le rachat d'habitations jouxtant l'autoroute A34 sur le territoire d'Yvernaumont :

Se reporter aux jugements du tribunal administratif de Châlons-en-Champagne n<sup>os</sup>1501039 et 1502276 du 23 septembre 2017 et à ceux de la Cour administrative d'appel de Nancy n<sup>os</sup> 17NC01135 et 17NC01017 du 19 juillet 2018.

- Remarques jugeant inefficaces les mesures de résorption des points noirs du bruit mises en place dans le cadre du précédent PPBE et signalant l'impossibilité d'ouvrir les fenêtres compte tenu des nuisances sonores sur le secteur d'Yvernaumont :

Le précédent PPBE, approuvé par arrêté préfectoral n<sup>o</sup>2013-560 du 29 octobre 2013, précisait que, suite à l'étude d'identification des PNB aux abords de l'A34 et de la RN43 menée par la DDT en 2012, les points noirs du bruit les plus importants pourraient être résorbés. L'État aide en effet par la mise en place de dispositifs d'isolation de façades sous maîtrise d'ouvrage des propriétaires, en vue de réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage de son réseau. Ainsi, la DDT a missionné une société pour recenser les occupants de bâtiments identifiés en tant que PNB intéressés par la réalisation d'un audit acoustique et thermique puis par celle de travaux et pour faire effectuer les travaux correspondants. Les mesures proposées correspondent à ce qui est prévu par la réglementation (cf. § 2.1.3. du présent PPBE).

- Signalement de nuisances sonores générées par des poids lourds stationnant sur la voie de décélération de l'A34 à Yvernaumont dans le sens Charleville-Mézières-Reims, demande de fermer la voie de décélération de l'A34 à d'Yvernaumont :

Le sujet des nuisances sonores générées par les poids lourds en stationnement entre dans le cadre de l'application de l'arrêté préfectoral n<sup>o</sup>108-2009 du 18 juin 2009 portant réglementation des bruits de voisinage et notamment de la section 4 consacrée aux activités professionnelles. Les infractions sont donc à constater par la police, la gendarmerie ou le maire, d'autant plus si le stationnement n'est pas prévu à l'endroit où se trouvent les camions. Pour faire appliquer les réglementations existantes (bruit et sécurité de la voie publique), le maire a aussi la possibilité de prendre un arrêté municipal complémentaire à cet arrêté préfectoral et plus restrictif.

L'aménagement de la voie de décélération étant du ressort de la direction interdépartementale des routes, il revient à l'arrondissement de gestion de la route Est d'envisager l'offre de stationnement des poids lourds sur ce tronçon de manière plus globale.

La fermeture de la voie de décélération impacterait le réseau routier national. Préalablement à sa

réalisation, la collectivité devra recueillir l'accord de l'État sur son opportunité et ses modalités de réalisation, afin de maintenir la cohérence, les fonctionnalités et la sécurité du réseau national. Pour cela, conformément à l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, la collectivité doit établir un dossier d'opportunité qu'elle transmet au représentant local de l'État compétent (DIR Nord). Ce dossier doit contenir les éléments précisés dans la brochure en annexe (guide des demandes d'aménagement sur le réseau routier national).

- Remarques concernant l'abattage d'arbres le long de la voie de décélération de l'A34 à Yvernaumont dans le sens Charleville-Mézières-Reims :

Cette mesure a été prise par la direction interdépartementale des routes Nord afin de supprimer les obstacles latéraux situés dans la zone de sécurité.

- Remarques concernant l'interdiction de construire sur une bande de 100 m de part et d'autre de l'A34 à Yvernaumont, suite au classement sonore :

Le classement sonore n'interdit pas de construire, mais définit les exigences d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation en fonction de la catégorie de l'infrastructure et de la distance entre le bâtiment et l'infrastructure (articles L 571-10 et R 571-32 à R 571-43 du code de l'environnement, arrêté du 30 mai 1996).

C'est l'article L111-6 du code de l'urbanisme qui indique qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. L'article L111-7 du même code précise que cette interdiction ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

### **4.3. Courriers électroniques réceptionnés à la direction départementale des territoires des Ardennes**

Aucun courrier électronique n'a été réceptionné.

### **4.4. Conclusion**

Il est proposé d'approuver le PPBE dans sa rédaction telle que soumise à consultation, en y ajoutant la note concernant la consultation du public (§ 4. du présent PPBE) et, en annexe, le guide des demandes d'aménagement sur le réseau routier national.

# Annexes

- Arrêté n°2016-134 portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau routier national dans le département des Ardennes ;
- Arrêté n°2018-121 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 ;
- Avis de consultation du public paru dans l'Ardennais du 25 juin 2018
- Guide des demandes d'aménagement sur le réseau routier national.

Charleville-Mézières, le 29 OCT. 2018

  
Le préfet



Direction départementale  
des territoires

PRÉFET DES ARDENNES

Arrêté n°2016- 134

portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau routier national  
dans le département des Ardennes

Le Préfet des Ardennes,  
Chevalier de l'Ordre national du Mérite,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L571-10 et R571-32 à R571-43,

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles L111-11 à L111-11-3 et R111-4-1,

Vu le code de l'urbanisme et notamment son article R123-14,

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, notamment ses articles 13 et 14,

Vu le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements,

Vu le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation,

Vu l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,

Vu l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,

Vu l'arrêté préfectoral n° 2010/198 du 5 mai 2010 portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau routier national dans le département des Ardennes,

Vu l'avis du comité de pilotage réuni le 2 décembre 2015,

Vu la mise en ligne du projet d'arrêté sur le site internet des services de l'État dans les Ardennes le 10 décembre 2015 et l'absence d'observation,

Vu la consultation des communes concernées, réalisée en application des dispositions de l'article R571-39 du code de l'environnement, et les avis formulés,

Considérant que l'article L. 571-10 du code de l'environnement pose les principes de la prise en compte des nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité des infrastructures de transports terrestres,

Considérant la nécessité de réexaminer les bases techniques des arrêtés en vigueur et d'intégrer les évolutions en termes d'infrastructures nouvelles bruyantes dans les Ardennes,

Sur proposition de la directrice départementale des territoires ;

**Arrête :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** – L'arrêté préfectoral n° 2010/198 du 5 mai 2010 portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau routier national est abrogé.

**ARTICLE 2** – Les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département des Ardennes aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 du présent arrêté et représentées sur la carte jointe en annexe.

**ARTICLE 3** – Le tableau joint en annexe donne, pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susmentionné.

**ARTICLE 4** – Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soin et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 3 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets n° 95-20 et 95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

**ARTICLE 5** – Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction ou la rénovation des bâtiments inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 sont :

Catégorie de la voie	Largeur du secteur	Niveau sonore au point de référence en période diurne (6h-22h) (db(A))	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne (22h-6h) (db(A))
1	300 m	$L > 81$	$L > 76$
2	250 m	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$
3	100 m	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$
4	30 m	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$
5	10 m	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$

**ARTICLE 6** – Les périmètres des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, qui sont affectés par le bruit, devront être reportés à titre d'information dans les annexes des documents d'urbanisme et dans les plans de sauvegarde et de mise en valeur, conformément aux dispositions de l'article R 123-13 du code de l'urbanisme.

Ce dispositif a vocation à informer les maîtres d'ouvrage des bâtiments de l'existence de secteurs affectés par le bruit, dans lesquels il leur appartient de respecter les règles de construction définies par les arrêtés préfectoraux en matière d'isolation acoustique.



**ARTICLE 7** – Les communes concernées par le présent arrêté sont les suivantes :

ACY-ROMANCE	HARCY	ROCROI
AUBONCOURT-VAUZELLES	HAUDRECY	SAINT-MARCEAU
BALAN	JANDUN	SAINT-MARCEL
BARBY	LA CHAPELLE	SAINT-PIERRE-SUR-VENCE
BAZEILLES	LA FRANCHEVILLE	SAINT-REMY-LE-PETIT
BELVAL	LA MONCELLE	SAULCES-MONCLIN
BERGNICOURT	LAVAL-MORENCY	SAULT-LÈS-RETHEL
BERTONCOURT	LE CHÂTELET-SUR-RETOURNE	SEDAN
BOSSEVAL-ET-BRIANCOURT	LE CHÂTELET-SUR-SORMONNE	SÉVIGNY-LA-FORÊT
BOULZICOURT	LONNY	SURY
BOURG-FIDÈLE	LUMES	TAGNON
CHAMPIGNEUL-SUR-VENCE	MONTIGNY-SUR-VENCE	TOULIGNY
CHARLEVILLE-MÉZIÈRES	MURTIN-ET-BOGNY	TOURNES
CLIRON	NEUVIZY	TREMBLOIS-LÈS-ROCROI
CORNY-MACHÉROMÉNIL	NOUVION-SUR-MEUSE	VILLERS-CERNAY
DAIGNY	NOVY-CHEVRIÈRES	VILLERS-LE-TOURNEUR
DAMOUBY	PERTHES	VILLERS-SEMEUSE
DONCHERY	POIX-TERRON	VIVIER-AU-COURT
DOUX	PRIX-LÈS-MÉZIÈRES	VRIGNE-AUX-BOIS
ÉVIGNY	PUISEUX	WADELINCOURT
FAISSAULT	RAILLICOURT	WARCQ
GIVONNE	REMILLY-LES-POTHÉES	WARNÉCOURT
GLAIRE	RETHEL	YVERNAUMONT
GUIGNICOURT-SUR-VENCE	RIMOGNE	
HAM-LES-MOINES		

**ARTICLE 8** – Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs du département des Ardennes et de son affichage en mairie des communes concernées.

Il sera publié sur le site internet des services de l'État dans les Ardennes.

En outre, en application des dispositions de l'article R 123-14 du code de l'urbanisme, la référence à cet arrêté et l'indication des lieux où il peut être consulté seront reportés dans les annexes des plans locaux d'urbanisme par les soins des maires concernés.

**ARTICLE 9** – Le Secrétaire Général de la Préfecture des Ardennes, les maires des communes concernées et la directrice départementale des territoires des Ardennes, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché, durant un mois, à la mairie des communes concernées.

Une copie du présent arrêté sera également adressée :

- au président du Conseil départemental des Ardennes,
- aux Maires des communes concernées.

Charleville-Mézières, le

22 MARS 2016

  
Frédéric PÉRISSAT

Département des Ardennes

Arrêté Préfectoral n° .....du .....

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS TERRESTRES DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

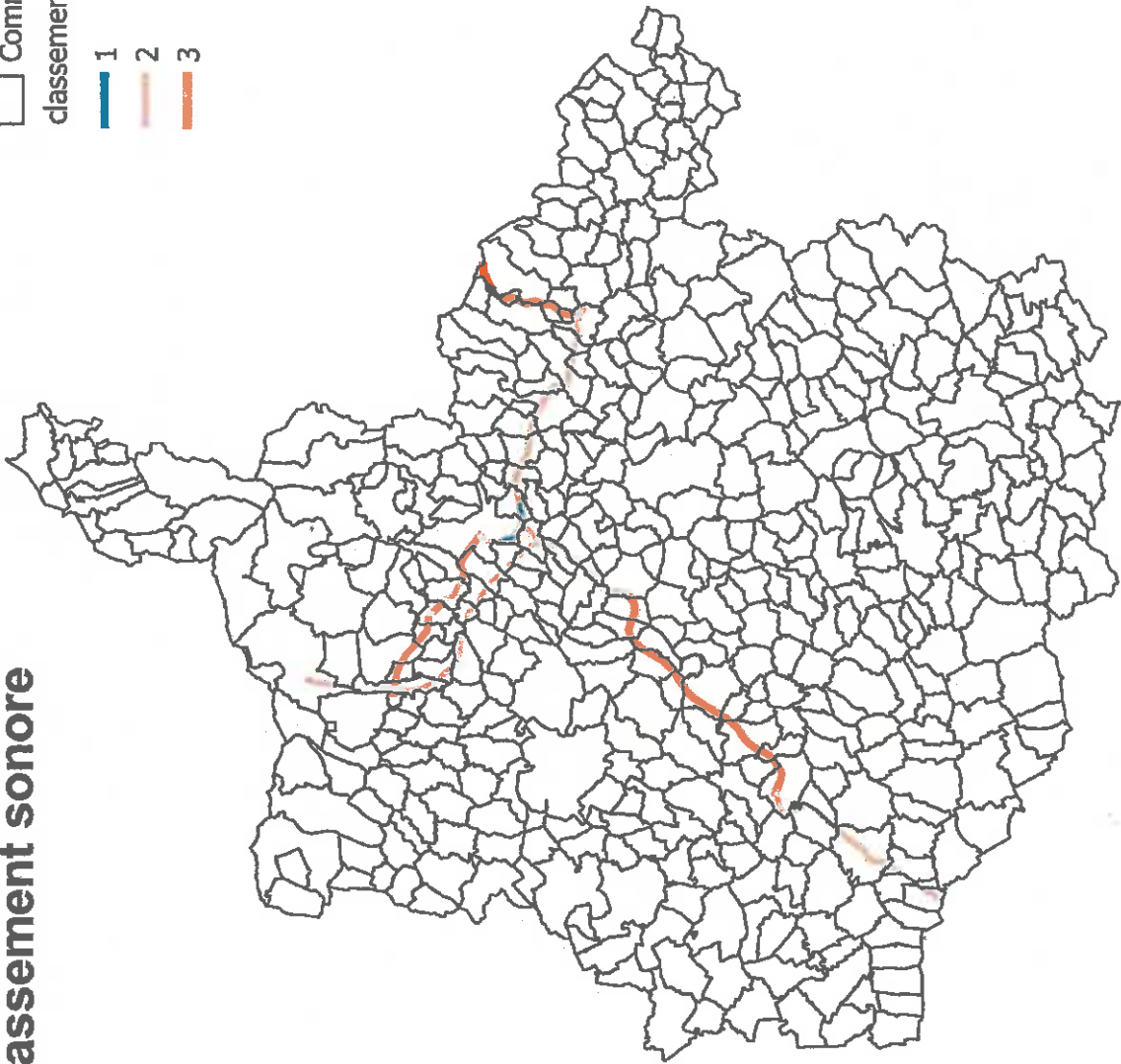
ANNEXE

Libellé	Débutant	Finissant	Tissu	Catégorie
A34	A34 (Saint-Pierre-sur-Vence)	N51 (Rocroi)	O	2
A34	D985 (Rethel)	D951 (Poix-Terron)	O	2
A34	D951 (Poix-Terron)	N43 (Charleville-Mézière)	O	2
A34	N43	D105 (Vivier-au-Court)	O	1
A34	D105 (Vivier-au-Court)	D8043a (Villers-Semeuse)	O	2
A34	D8043a (Villers-Semeuse)	D764 (Sedan)	O	2
N43	D8043	N58	O	2
N43	N58	D8043a (Bazeilles)	O	2
N43	D8043a (Bazeilles)	D764 (Sedan)	O	2
N43	A34	panneau 90	O	1
N43	panneau 90	D8043a (Charleville-Mézières)	O	2
N43	D8043a (Charleville-Mézières)	EB20 Warcq (Bellevue)	O	3
N43	EB20 Warcq (Bellevue)	EB10 Warcq (Le Mal C.)	O	3
N43	EB10 Warcq (Le Mal C.)	EB20 Warcq (Le Mal C.)	O	3
N43	EB20 Warcq (Le Mal C.)	D309 (Damouzy))	O	3
N43	D309 (Damouzy))	panneau 90 (Tournes)	O	2
N43	panneau 90 (Tournes)	panneau 70 (Tournes)	O	2
N43	panneau 70 (Tournes)	EB10 Cliron	O	3
N43	EB10 Cliron	EB20 Cliron	O	3
N43	EB20 Cliron	D988	O	2
N43	D988	EB10 Lonny	O	3
N43	EB10 Lonny	EB20 Lonny	O	3
N43	EB20 Lonny	EB10 Le Pavé	O	3
N43	EB10 Le Pavé	EB20 Le Pavé	O	3
N43	EB20 Le Pavé	panneau 50	O	3
N43	panneau 50	N51	O	3
N51	Département de la MARNE	D8051a (Rethel)	O	2
N51	D8051a (Rethel)	D985 (Rethel)	O	2
N58	N43 (Bazeilles)	BELGIQUE	O	3

Route et n° du tronçon	Communes	Nom de Rue	Origine	Fin	Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de tissu
A34PROJET-01	PRIX-LES-MEZIERES		A34 sud Charleville	Barreau liaison N43	2	250	Tissu ouvert
	EVIGNY				2	250	Tissu ouvert
	LA FRANCHEVILLE				2	250	Tissu ouvert
	WARCQ				2	250	Tissu ouvert
	SAINT-PIERRE-SUR-VENCE				2	250	Tissu ouvert
A34PROJET-02	BELVAL		Barreau Liaison N43	N43 Le Piquet	2	250	Tissu ouvert
	REMILLY-LES-POTHEES				2	250	Tissu ouvert
	SAINT-MARCEL				2	250	Tissu ouvert
	WARCQ				2	250	Tissu ouvert
	LE CHATELET-SUR-SORMONNE				2	250	Tissu ouvert
	HAM-LES-MOINES				2	250	Tissu ouvert
	MURTIN-ET-BOGNY				2	250	Tissu ouvert
	HAUDRECY				2	250	Tissu ouvert
A34PROJET-03	ROCROI		N43 LePiquet	Sud de Rocroi	2	250	Tissu ouvert
	BOURG-FIDELE				2	250	Tissu ouvert
	LE CHATELET-SUR-SORMONNE				2	250	Tissu ouvert

# Routes nationales des Ardennes concernées par la révision du classement sonore

- Légende**
- Communes  
classement 2015
  - 1
  - 2
  - 3





**PRÉFET DES ARDENNES**

**Arrêté préfectoral n°2018 - 121**

**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**

**Le Préfet des Ardennes  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Chevalier de l'Ordre National du Mérite**

Vu la directive 2002/49/CE du parlement Européen et du conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le code de l'environnement dans ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-8, transposant la directive susvisée ;

Vu le décret 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;

Vu l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2013-86 du 1<sup>er</sup> mars 2013 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 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 2 février 2018 portant délégation de signature à M. Frédéric CLOWEZ, secrétaire général de la préfecture des Ardennes ;

Vu la réunion du comité du bruit départemental pour la validation des cartes de bruit stratégiques du 8 février 2018 ;

Considérant que les gestionnaires des réseaux indiquent qu'aucune évolution sensible du trafic routier et autoroutier dans le département des Ardennes n'a été observée ;

Considérant que les cartes du bruit stratégiques doivent être révisées tous les cinq ans et que les cartes approuvées par arrêté n° 2013-86 du 1<sup>er</sup> mars 2013 arrivent à échéance ;

Sur proposition de la directrice départementale des territoires des Ardennes ;

## ARRETE

**ARTICLE 1<sup>er</sup>** – Les cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières et autoroutières des Ardennes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules sont publiées. Elles concernent les infrastructures suivantes :

### Réseau routier national

Nom	Début	PR Début	Fin	PR Fin
A34	Sedan	PR 17+0	Donchery	PR19+439
A34	Donchery	PR19+439	Vivier-au-Court	PR23+630
A34	Vivier-au-Court	PR23+630	Lumes	PR27+231
A34	Lumes	PR27+231	Villers-Semeuse	PR29+723
A34	Villers-Semeuse	PR30+0	Charleville-Mézières	PR31+540
A34	Charleville-Mézières	PR31+540	Charleville-Mézières	PR32+463
A34	Charleville-Mézières	PR32+463	La Francheville	PR33+280
A34	La Francheville	PR33+280	Yvernaumont	PR40+296
A34	Yvernaumont	PR40+296	Yvernaumont	PR42+254
A34	Yvernaumont	PR42+254	Poix-Terron	PR45+514
A34	Poix-Terron	PR45+514	Faissault	PR57+39
A34	Faissault	PR57+39	Doux	PR67+380
N43	Charleville-Mézières	PR41+0	Charleville-Mézières	PR41+378
N43	Charleville-Mézières	PR41+378	Charleville-Mézières	PR42+302
N43	Charleville-Mézières	PR42+302	Charleville-Mézières	PR43+300
N43	Charleville-Mézières	PR43+300	Charleville-Mézières	PR44+70
N43	Charleville-Mézières	PR44+70	Charleville-Mézières	PR44+989
N43	Charleville-Mézières	PR44+989	Charleville-Mézières	PR44+1175
N43	Charleville-Mézières	PR46+0	Charleville-Mézières	PR46+70
N43	Charleville-Mézières	PR46+70	Charleville-Mézières	PR47+200
N43	Charleville-Mézières	PR47+200	Warcq	PR47+500
N43	Warcq	PR47+500	Warcq	PR48+300
N43	Warcq	PR48+300	Warcq	PR49+300
N43	Warcq	PR49+300	Warcq	PR49+570
N43	Warcq	PR49+570	Cliron	PR53+667
N43	Cliron	PR53+667	Cliron	PR54+310
N43	Cliron	PR54+310	Cliron	PR54+913
N43	Cliron	PR54+913	Lonny	PR55+680
N43	Lonny	PR55+680	Rimogne	PR56+790
N43	Rimogne	PR56+790	Rimogne	PR59+615
N43	Rimogne	PR59+615	Rimogne	PR61+215
N43	Rimogne	PR61+215	Rimogne	PR62+856
N43	Bazeilles	PR30+0	Bazeilles	PR30+907
N51	Doux	PR68+0	Rethel	PR72+146
N51	Rethel	PR72+146	Acy-Romance	PR77+326
N51	Acy-Romance	PR77+326	Tagnon	PR77+647
N51	Tagnon	PR77+647	Le Chatelet sur Retourne	PR83+660
N51	Le Chatelet sur Retourne	PR83+660	Bergnicourt	PR84+946
N51	Bergnicourt	PR84+946	Saint Remy le Petit	PR87+376
N51	Saint Remy le Petit	PR87+376	Saint Remy le Petit	PR0 ou PR89+423
N1043	Bazeilles	PR11+0	Bazeilles	PR11+504
N1043	Bazeilles	PR11+504	Sedan	PR16+1083

## Réseau routier départemental

Nom	Début	PR Début	Fin	PR Fin
RD8051A	Giratoire Arcy-Romance	99+0	RD946	98+250
RD8051A	RD946	98+025	Place de la République	97+070
RD8051A (Charleville)	Route de La Francheville		RD8043A	
RD8043	Giratoire N43	30+187	RD4 Douzy	25+936
RD8043	Blagny	11+990	Carignan D19	14+169
RD8043	Carignan D19	14+169	RD 317	15+297
RD8043A (Charleville)	RD8051		Faubourg de Pierre	
RD8043A (Charleville)	Hôtel de ville		Av. d'Arches	
RD8043A (Charleville)	Av. d'Arches		Av. Charles de Gaulle	
RD8043A (Charleville)	Av. Charles de Gaulle		N43	
RD105	D5 Vivier-au-Court	0+0	A34	0+928
RD1	D69	2+776	D22 Nouzonville	5+1032
RD9	D16 Warcq	26+309	N43 Warcq	28+245
RD988	N43	40	D22 Renwez	45
RD8051	RD949	3+794	sortie Givet	4+224
RD8051	sortie Givet	4+224	RD46 Chooz	7+664
RD979 (Charleville)	Mézières le Theux		Hôtel de Ville	

## Voies communales de Charleville-Mézières

Nom de la rue	Début	Fin
Rue de Montjoly	Avenue Charles de Gaulle	Boulevard Gambetta
Avenue Charles Boutet	Rue Jean-Jacques Rousseau	Rue Longueville
Rue Jean-Jacques Rousseau	Avenue Charles de Gaulle	Avenue Charles Boutet
Boulevard Gambetta	Avenue Charles de Gaulle	Avenue Jean-Jaurès
Avenue Jean-Jaurès	Boulevard Gambetta	Avenue Georges Corneau

### **ARTICLE 2** – Chaque carte de bruit stratégique comporte :

- les documents graphiques au 1/25 000<sup>ème</sup> suivants :
  - une carte de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Lden (level day evening night) par pas de 5 en 5 allant de 55 dB(A) à supérieur à 75dB(A) ;
  - une carte de type A localisant les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones en Ln (level night) par pas de 5 en 5 allant de 50 dB(A) à supérieur à 70dB(A) ;

- une carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit définis par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;
- une carte de type C présentant les zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 68 dB(A) et les zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 62 dB(A).
- une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- une estimation de la superficie totale exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A) ;
- un résumé non technique présentant les principaux résultats des évaluations ci-dessus, ainsi que l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration.

**ARTICLE 3** – Conformément aux dispositions de l'article R 572-7 du code de l'environnement, les cartes de bruit stratégiques sont tenues à la disposition du public à la direction départementale des territoires des Ardennes. Elles sont également publiées sur le site internet des services de l'État dans le département des Ardennes.

**ARTICLE 4** – Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Ardennes. Il peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Châlons-en-Champagne dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

**ARTICLE 5** – Le secrétaire général de la préfecture des Ardennes ainsi que la directrice départementale des territoires des Ardennes sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Charleville-Mézières, le - 5 MARS 2018

Le préfet,  
pour le préfet et par délégation,  
le secrétaire général

  
Frédéric CLOWEZ



**Renouvellement des cartes de bruit stratégiques**  
**Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an**

## **Cartes de type A Lden\***

RN51

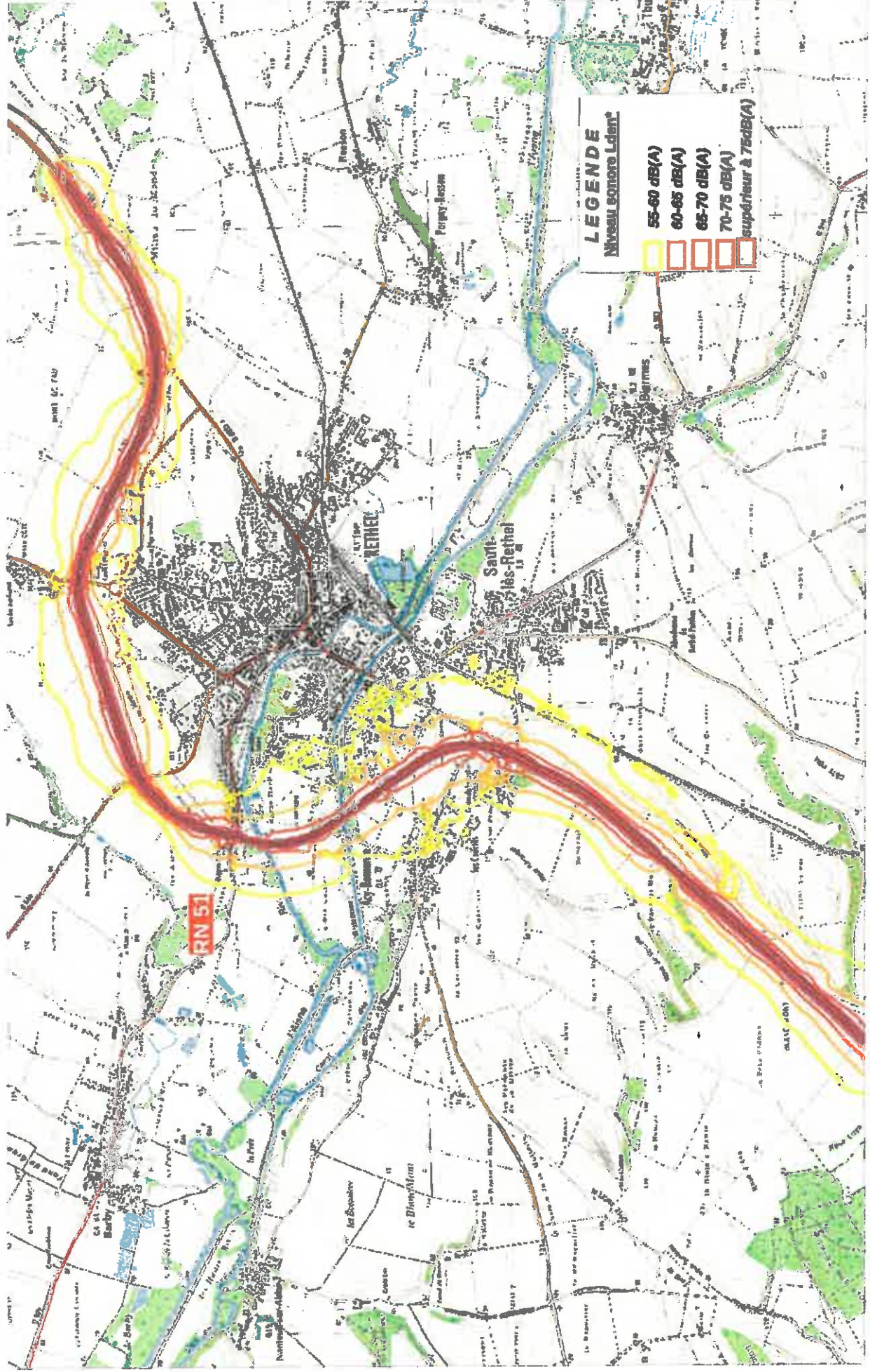
**Zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB(A)**

\*Lden: indicateur de bruit (L= level (niveau), d = day (jour), e = evening (soirée), n = night (nuit)), évalués à une hauteur de 4 mètres.

# Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB (A)

Planche 1

## Réseau Etat non concédé : RN 51



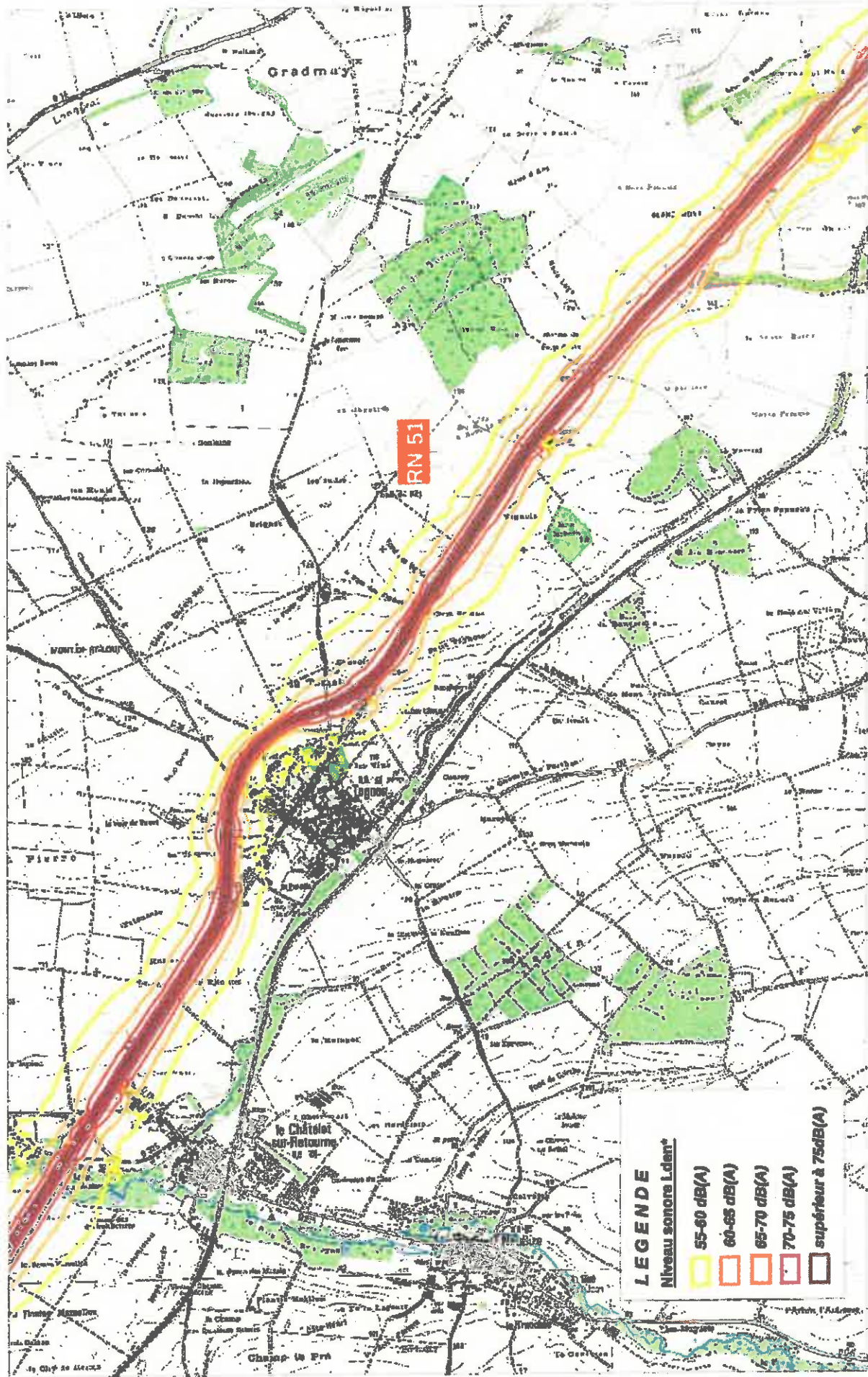
Echelle: 1cm = 200 m (format A3)

Legend: L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit)

Source: BRNOISE 2011



Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB (A)  
Réseau Etat non concédé : RN 51



**LEGENDE**  
Niveau sonore Lden\*

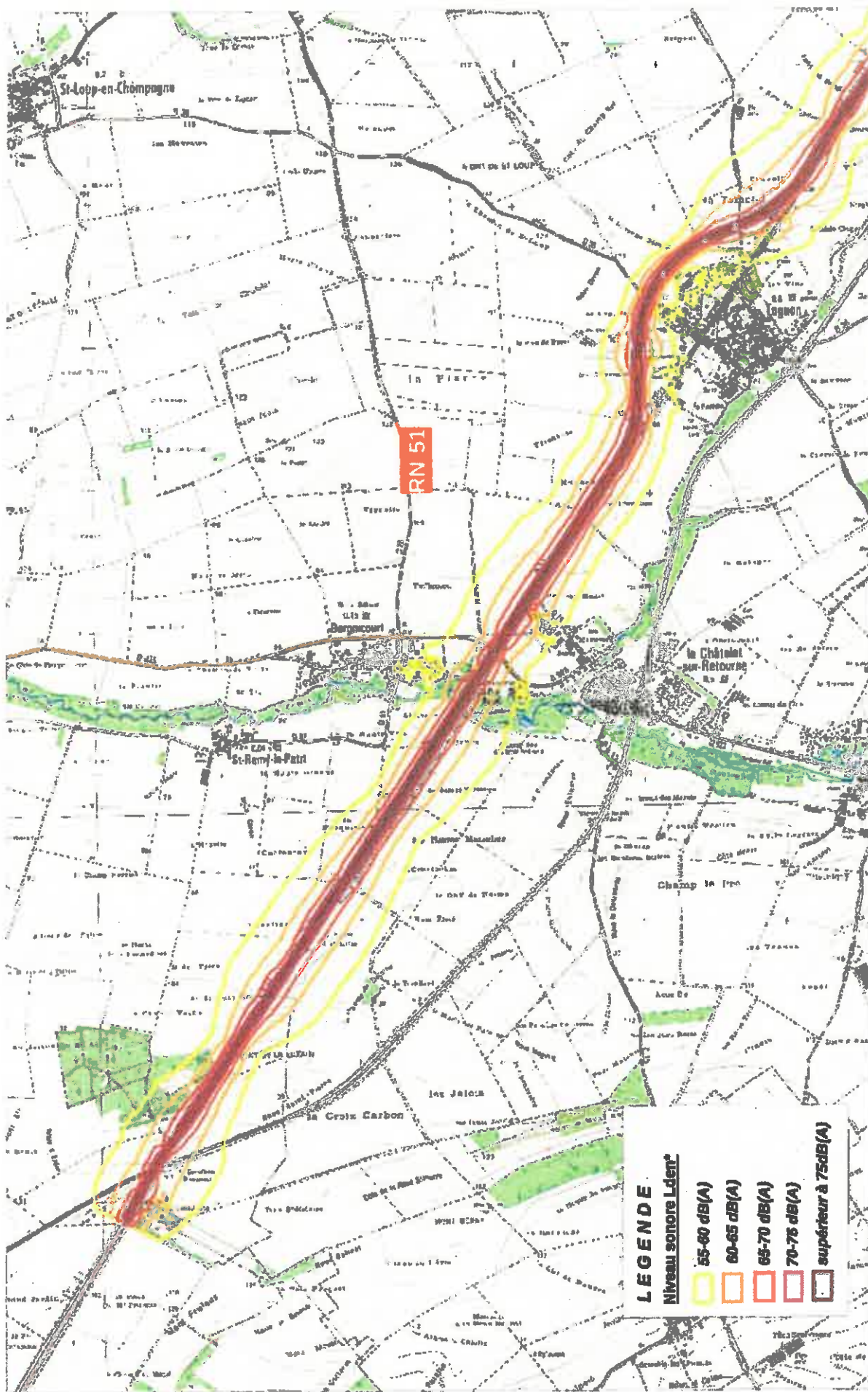
55-60 dB(A)
60-65 dB(A)
65-70 dB(A)
70-75 dB(A)
supérieur à 75dB(A)

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

Consultez le site [www.bruit.gouv.fr](http://www.bruit.gouv.fr)  
Date: 14/06/2011 11:00  
02/06/2011

\* Lden (L=level, d=day, e=evening (soirée), n=night (nuit))

Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5, de 55 à supérieur à 75 dB (A)  
Réseau Etat non concédé : RN 51





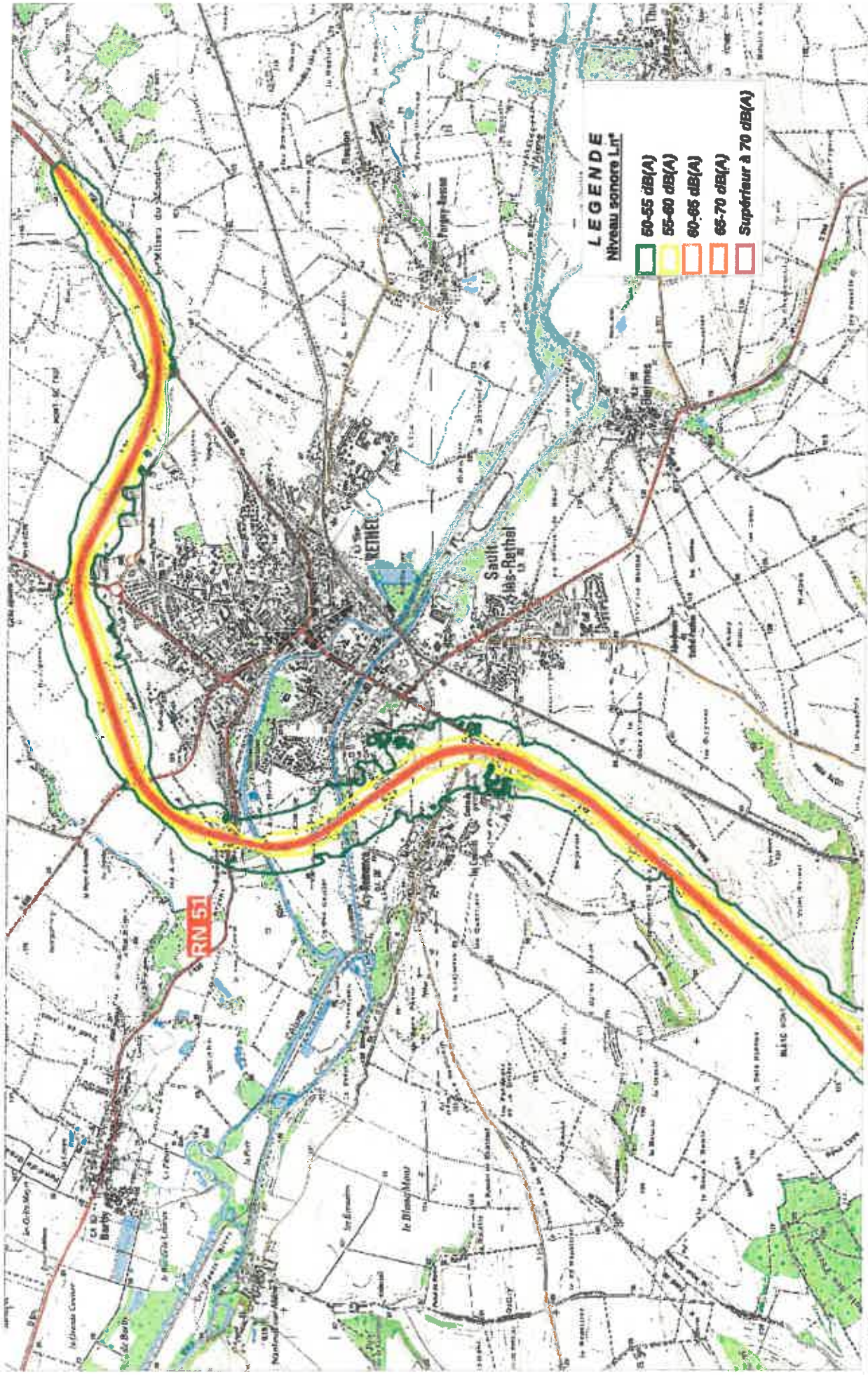
**Renouvellement des cartes de bruit stratégiques  
Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an**

## **Cartes de type A Ln\***

**Zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB(A)**

\*Ln: indicateur de bruit (L= level (niveau), n = night (nuit)), évalués à une hauteur de 4 mètres.

**Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB (A)  
Réseau Etat non concédé : RN 51**

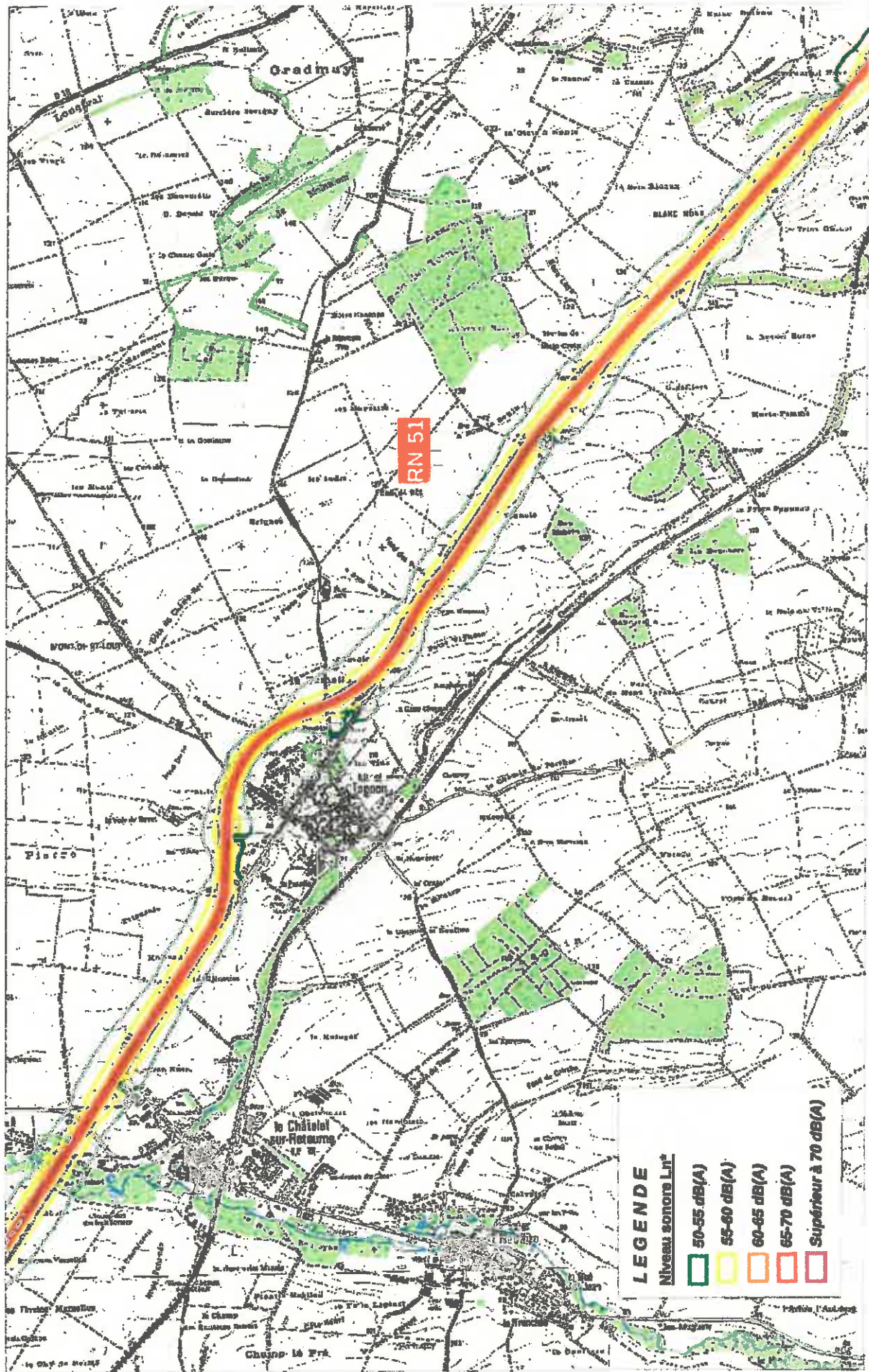


Echelle: 1cm = 250 m (format A9)

L<sub>n</sub> (L<sub>n</sub>=niveau), n=night (nuit)



Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB (A)  
Réseau Etat non concédé : RN 51



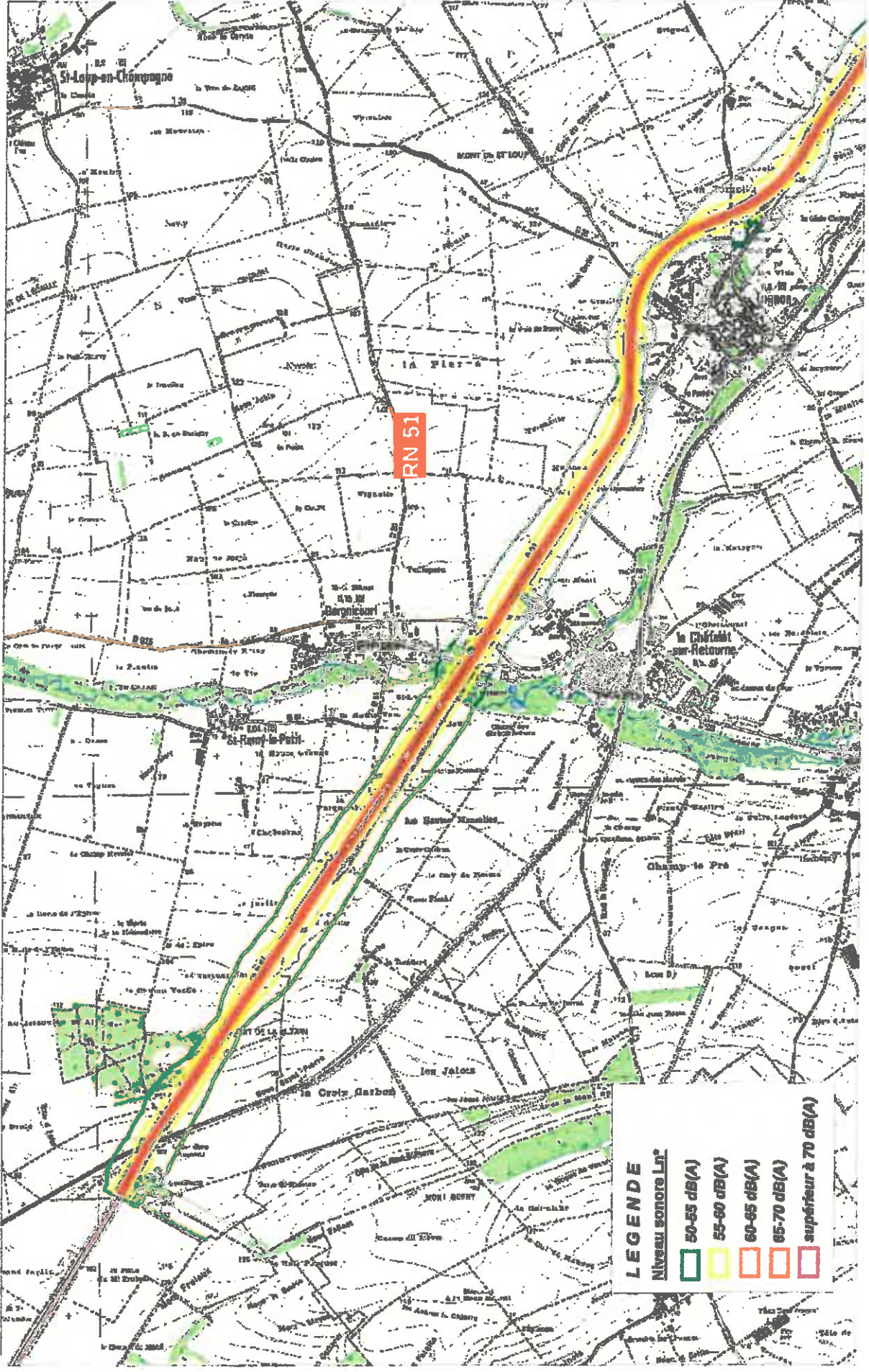
\* L<sub>n</sub> (L-level (niveau), n-night (nuit))

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

Consulté (2020)  
Bureau d'Etudes et de Services  
Septembre 2018



Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB (A)  
Réseau Etat non concédé : RN 51



**LEGENDE**

Niveau sonore Ln\*

Green	50-55 dB(A)
Yellow	55-60 dB(A)
Orange	60-65 dB(A)
Red	65-70 dB(A)
Dark Red	supérieur à 70 dB(A)

Échelle 1cm = 250 m (forme A)

\* Ln (L=level (niveau), l=night (nuit))



**Renouvellement des cartes de bruit stratégiques  
Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an**

## **Cartes de type B**

**Secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet  
conformément au dernier classement sonore des voies en vigueur**

### **Arrêtés de classement sonore en vigueur:**

Réseau routier national situé hors Charleville-Mézières et Sedan n° 2016-134 du 22 mars 2016  
Réseau routier départemental situé hors Charleville-Mézières et Sedan n°2016-135 du 22 mars 2016  
Réseau ferré de France situé sur le territoire du département des Ardennes n°2017-437 du 8 septembre 2017  
Réseau routier situé sur le territoire de la commune de Charleville-Mézières n°2016-436 du 8 septembre 2017  
Réseau routier situé sur le territoire de la commune de Sedan 2017-438 du 8 septembre 2017

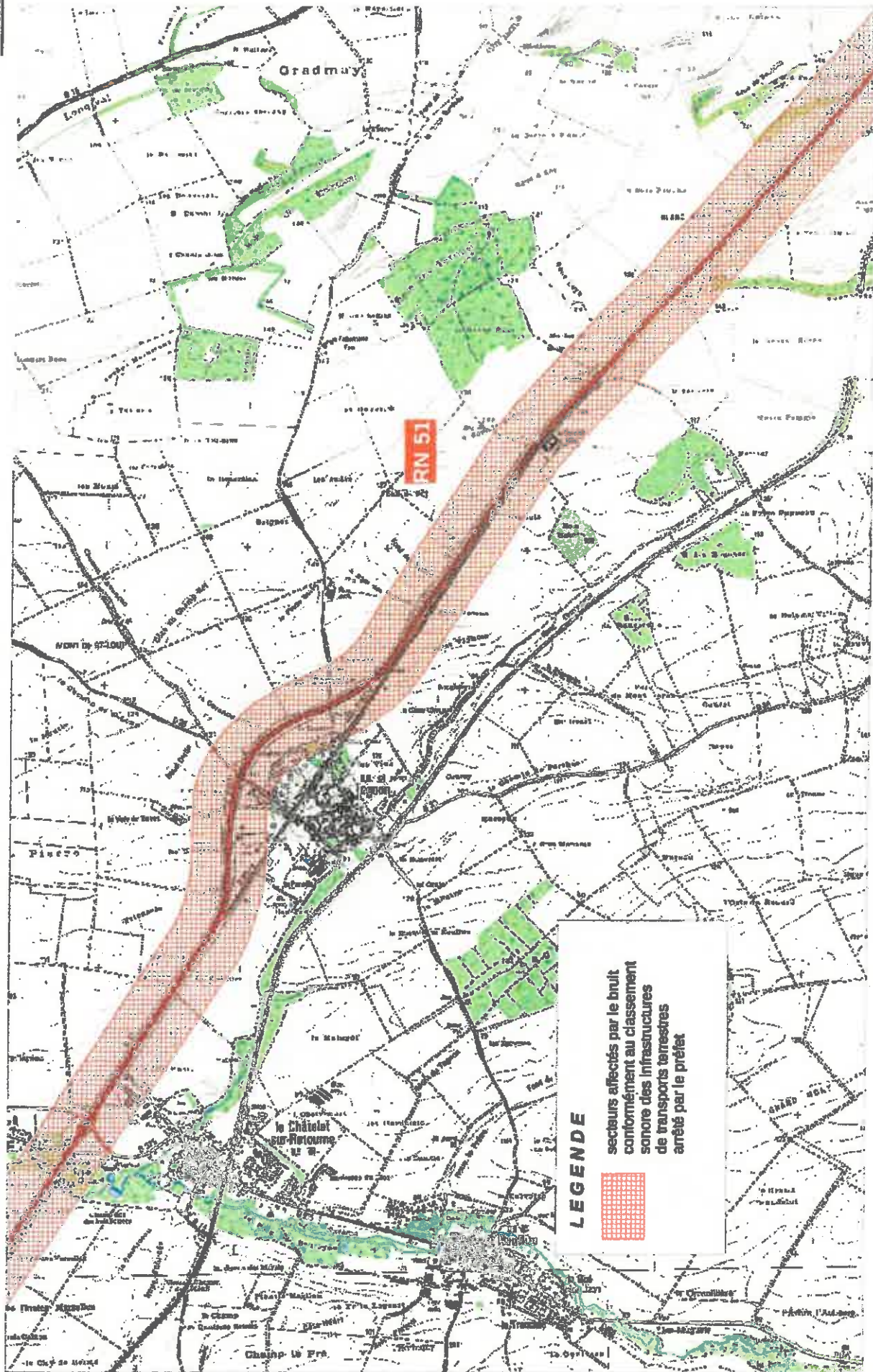




Carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application de l'article 5 du décret 95-21 du 9 janvier 1995

### Réseau Etat non concédé : RN 51

Planche 2



**LEGENDE**

secteurs affectés par le bruit  
conformément au classement  
sonore des infrastructures  
de transports terrestres  
arrêté par le préfet



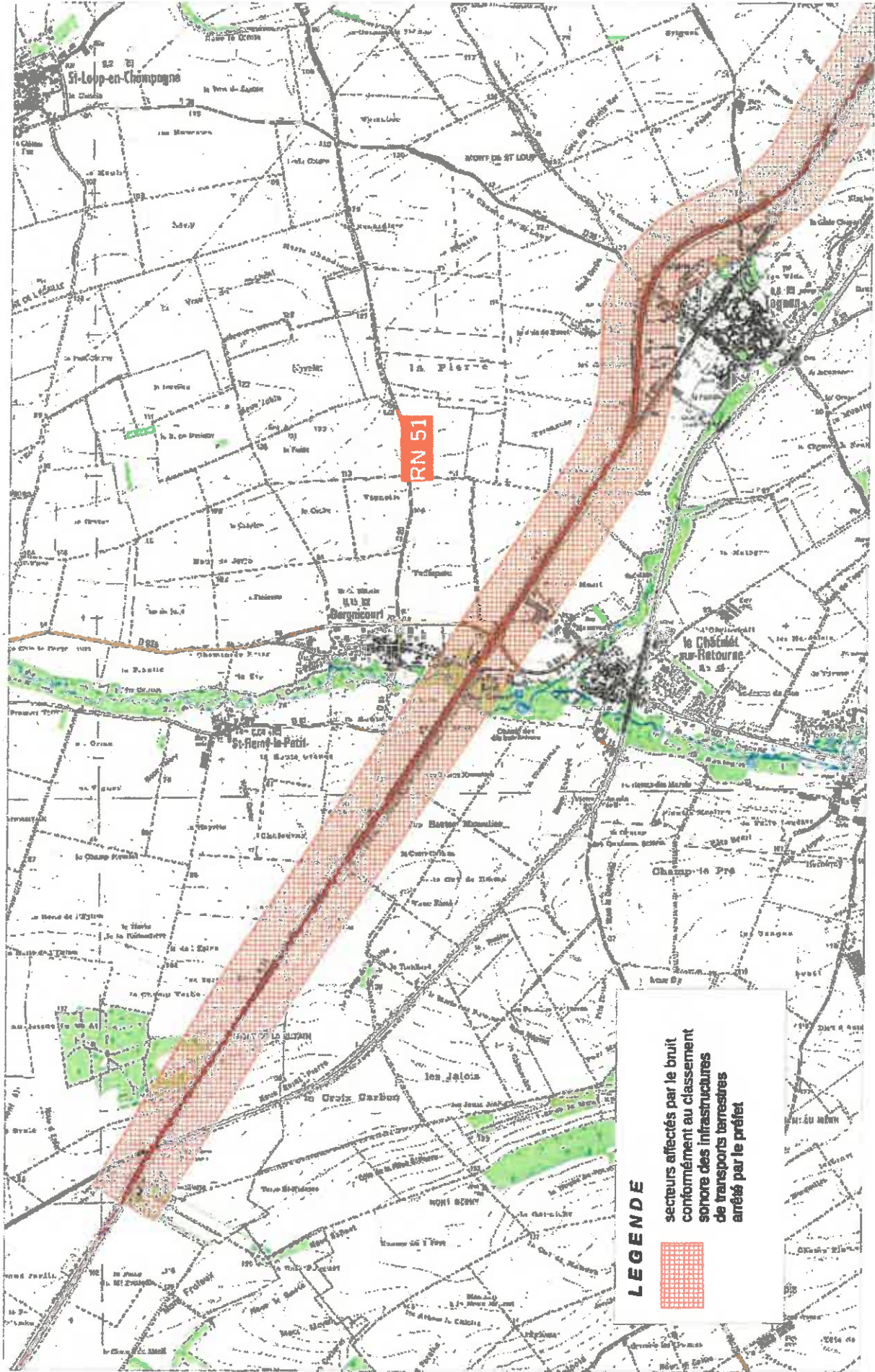
Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

Document 12/1978  
Carte 1/200 000, format A3  
révisé en 1995



**Carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application de l'article 5 du décret 95-21 du 9 janvier 1995**  
**Réseau Etat non concédé : RN 51**

**Planche 3**



Echelle: 1cm = 200 m (format A3)

Service d'Etat  
Cote: 1/1000  
1995-21

**Cartes de bruit stratégiques 2ème échéance  
Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an**

## **Cartes de type C**

**Zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées  
notamment pour les bâtiments d'habitations, d'enseignement et de santé**

**Valeur limite pour routes et LGV:**

**Lden: 68 dB(A)**

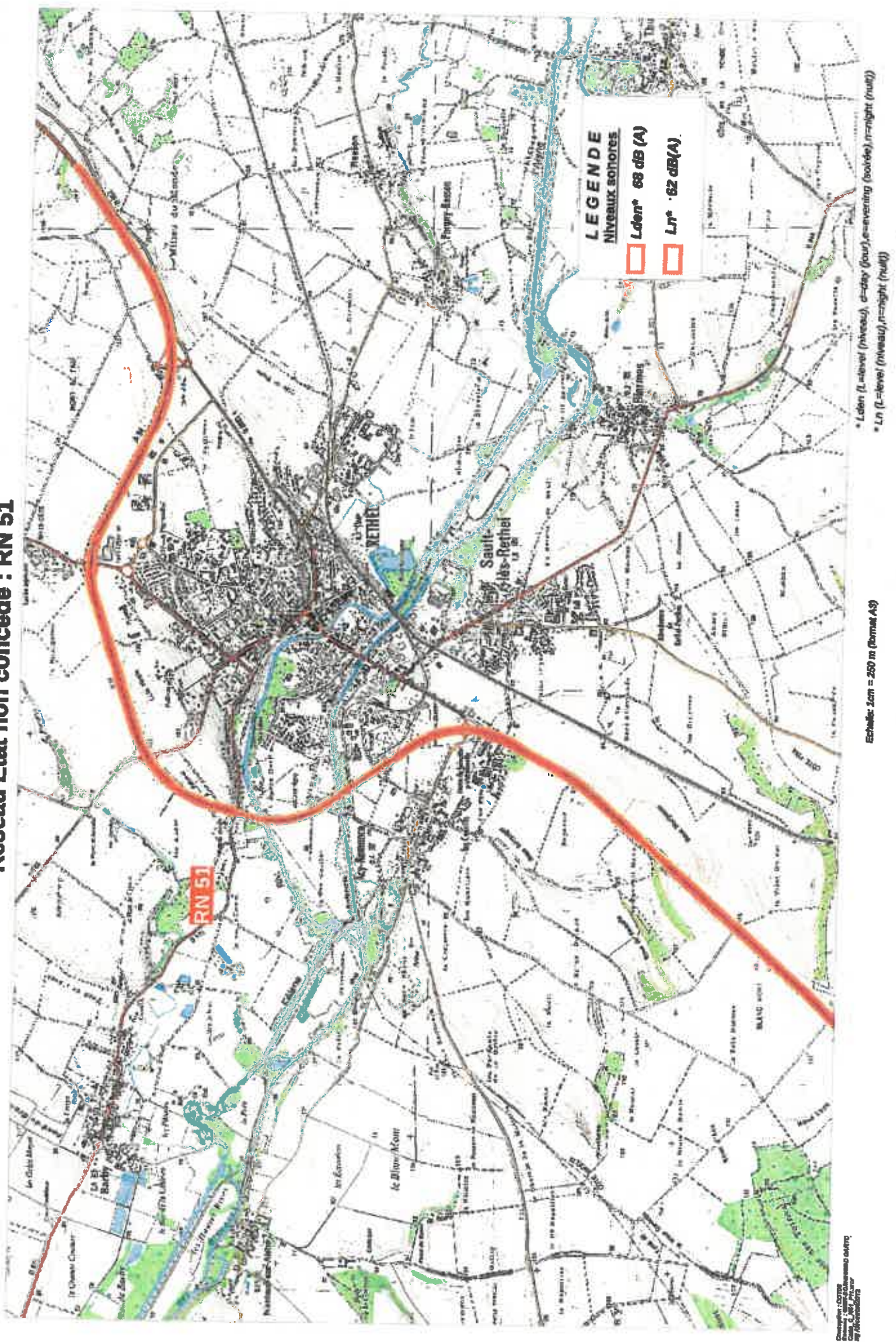
**Ln: 62dB(A)**

**\*Lden: indicateur de bruit (L= level (niveau), d = day (jour), e = evening (soirée), n = night (nuit)), évalués à une hauteur de 4 mètres.**



**Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées**  
**Réseau Etat non concédé : RN 51**

**Planche 1**



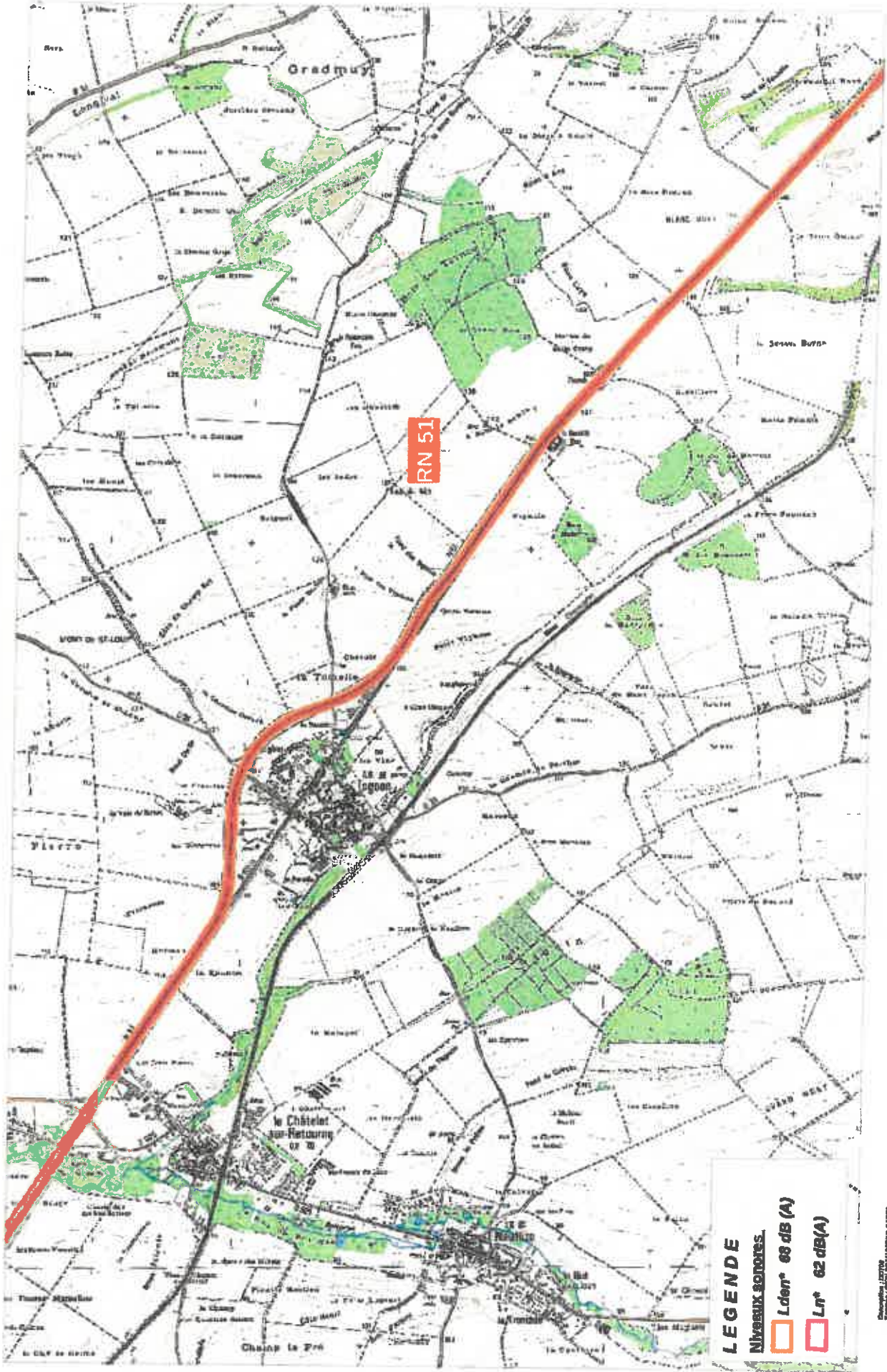
\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))  
\* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))

Echelle: 2cm = 250 m (Norme A9)

Copyright © 2017 par le Service Régional de l'Environnement de la Région Grand Est



**Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées  
Réseau Etat non concédé : RN 51**



**LEGENDE**  
Niveaux sonores.

- Lden\* 69 dB (A)
- Ln\* 62 dB(A)

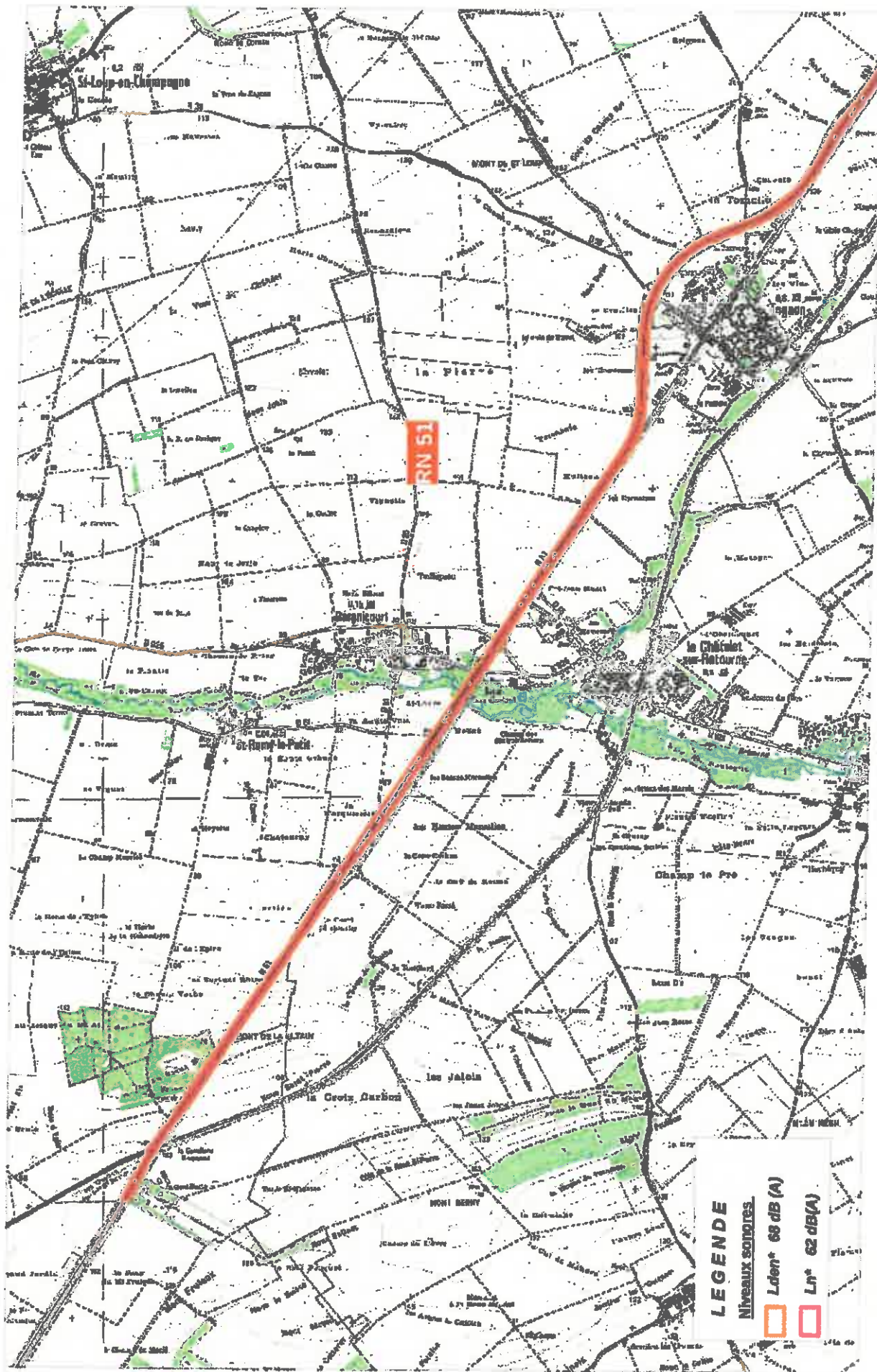
Service de l'Etat  
Sous le nom de l'Etat  
par l'arrêté du 10/12/2012

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))  
\* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))



Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées  
Réseau Etat non concédé : RN 51



\*  $L_{den}$  (l=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), r=night (nuit))  
\*  $L_n$  (l=level (niveau), r=night (nuit))

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

Document communiqué en vertu de la loi n° 178 du 17 janvier 1978 sur l'accès à l'information



## Renouvellement des cartes de bruit stratégiques

Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an

# Cartes de type A Lden\*      A34

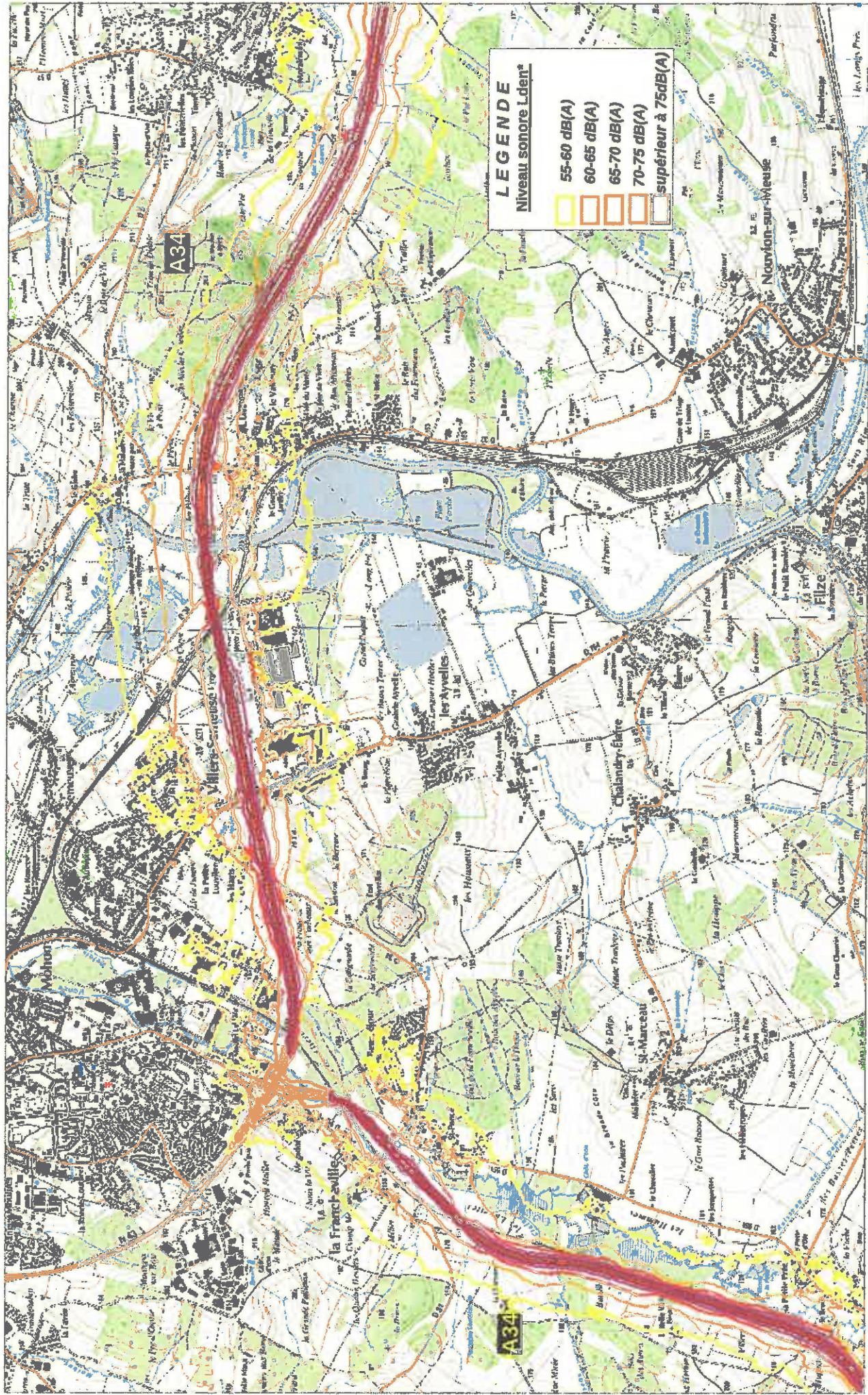
**Zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB(A)**

\*Lden: indicateur de bruit (L= level (niveau), d = day (jour), e = evening (soirée), n = night (nuit)), évalués à une hauteur de 4 mètres.



# Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB(A)

## Réseau Etat non concédé: A34



Carte de type A  
Caneva A. Lobb, A34/100  
15/Janvier 2018

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

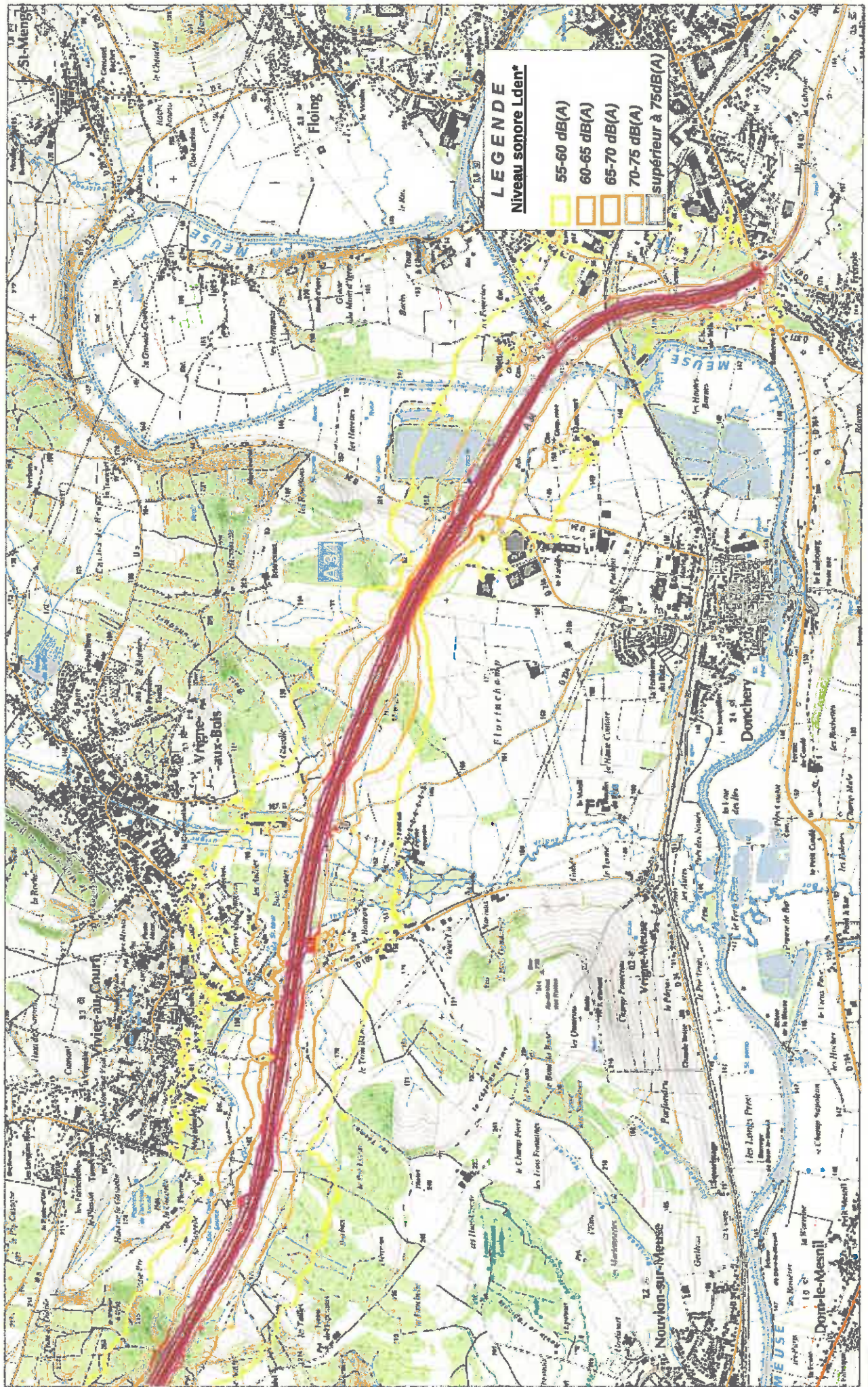
\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))



# Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB(A)

Planche 5

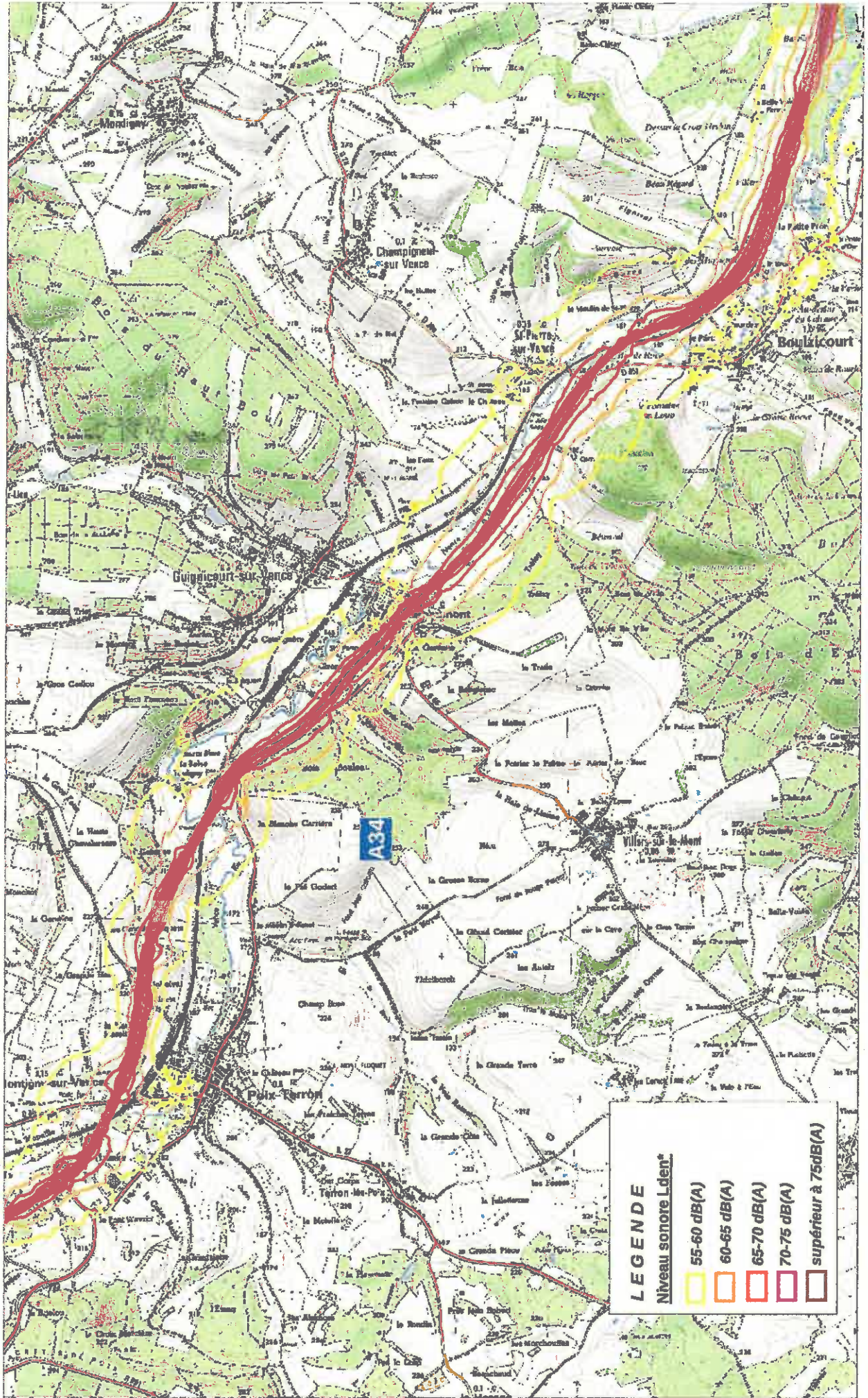
## Réseau Etat non concédé: A34





Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB (A)

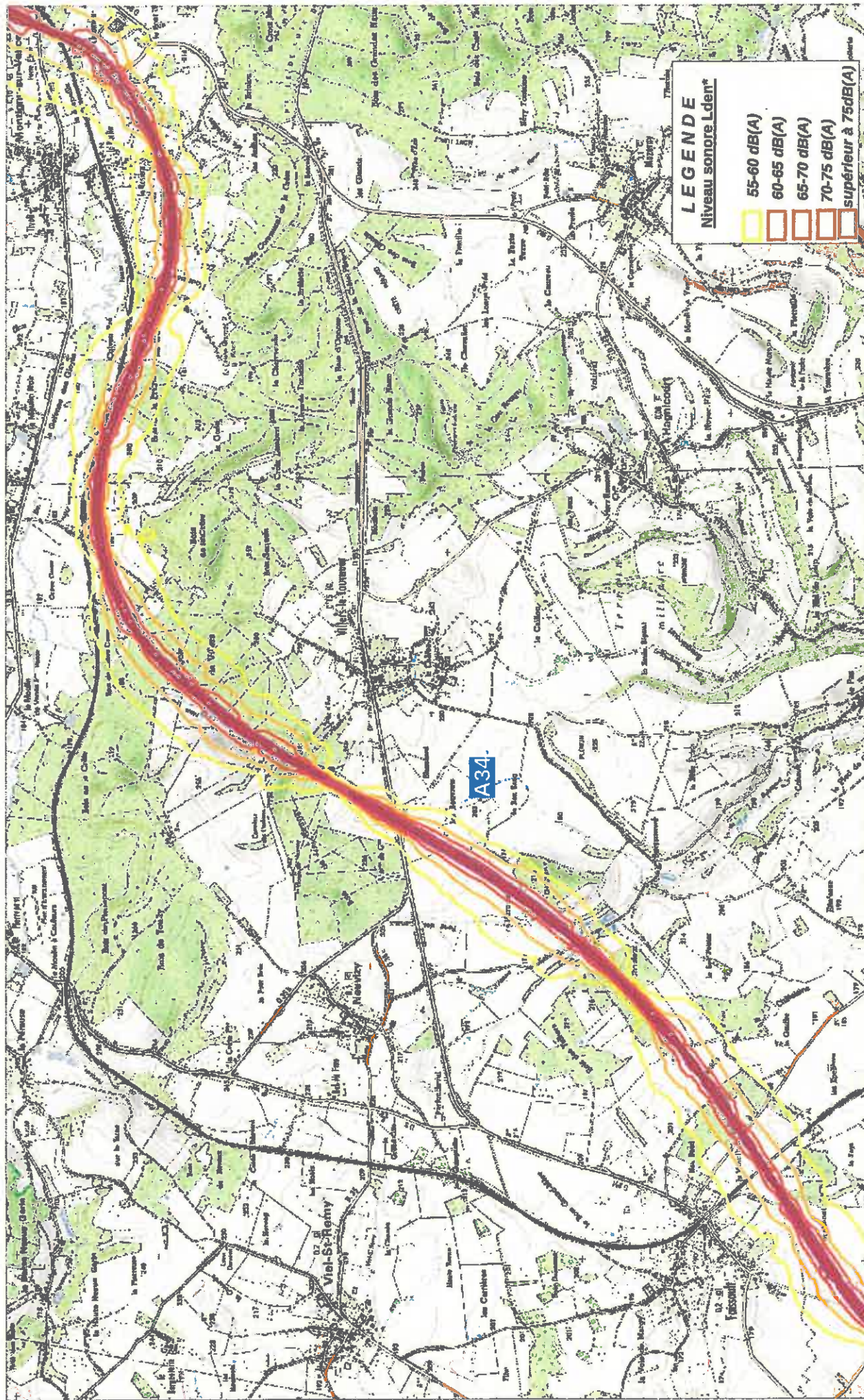
Réseau Etat non concédé : A34





# Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB(A)

## Réseau Etat non concédé: A34



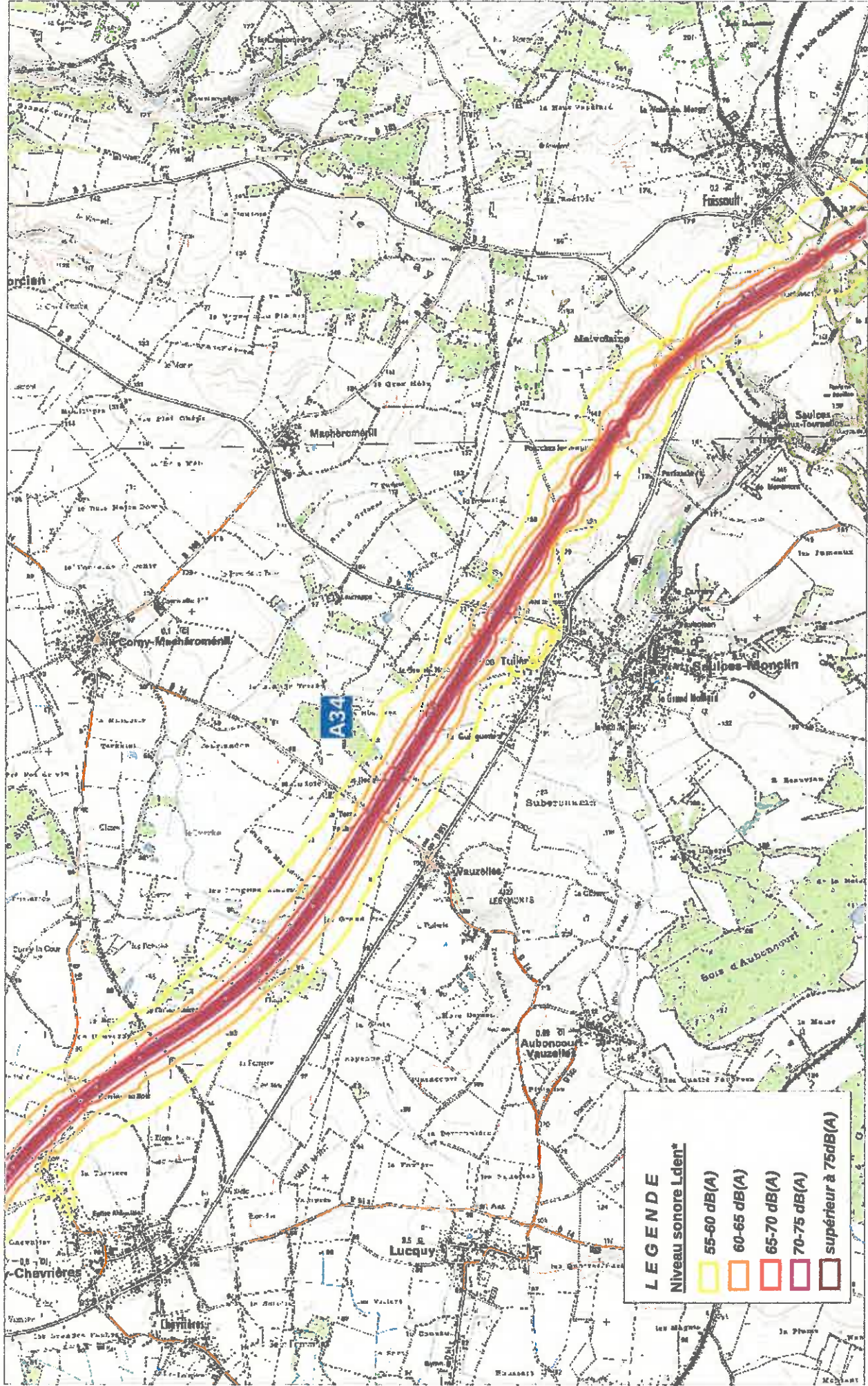
Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

Conservation : 07/2019  
Source : ESCO/AD 02/04/25  
ESCO/AD/PC/Urban  
9/Janvier 2019

\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))



Réseau Etat non concédé : A34



**LEGENDE**

Niveau sonore Lden\*

55-60 dB(A)
60-65 dB(A)
65-70 dB(A)
70-75 dB(A)
supérieur à 75dB(A)

Coordonnées : 037034  
 Carte : A\_Luim\_A34\_8007  
 05/Janvier 2015

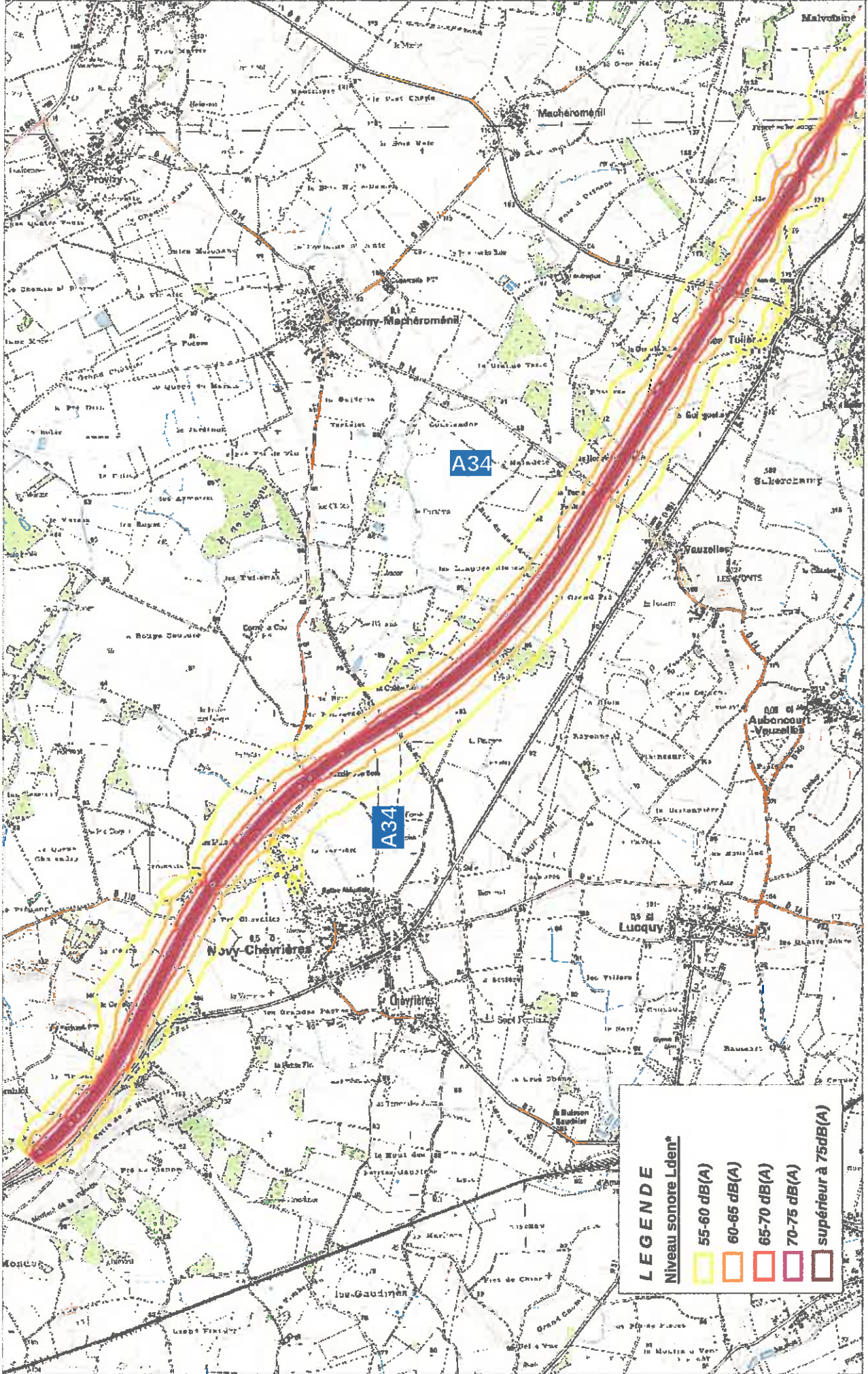
Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))



Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB (A)

Réseau Etat non concédé : A34



## **Renouvellement des cartes de bruit stratégiques**

Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an

# **Cartes de type A Ln\***

**Zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB(A)**

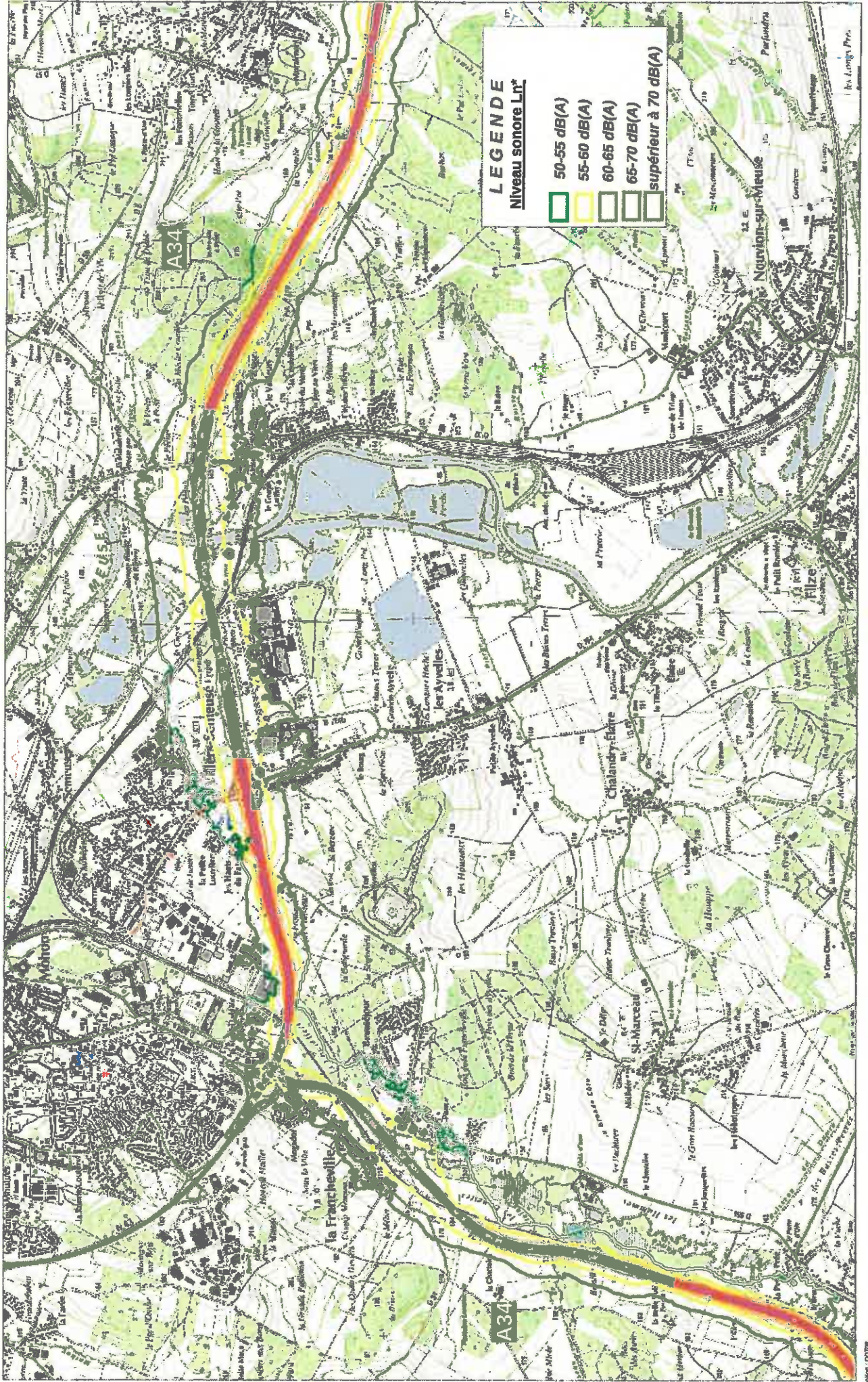
\*Ln: indicateur de bruit (L= level (niveau), n = night (nuit)), évalués à une hauteur de 4 mètres.



# Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB(A)

Pianche 4

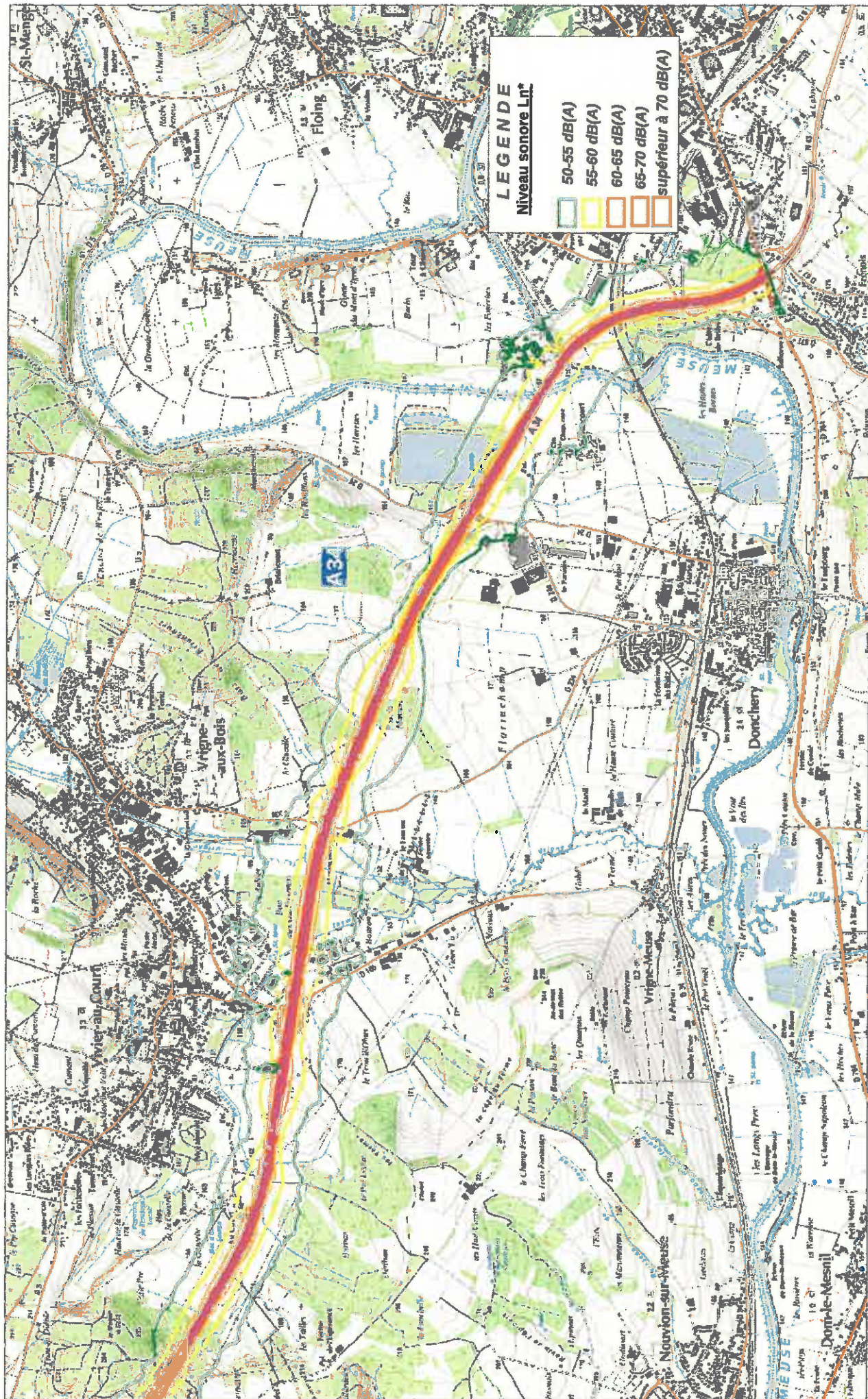
## Réseau Etat non concédé: A34





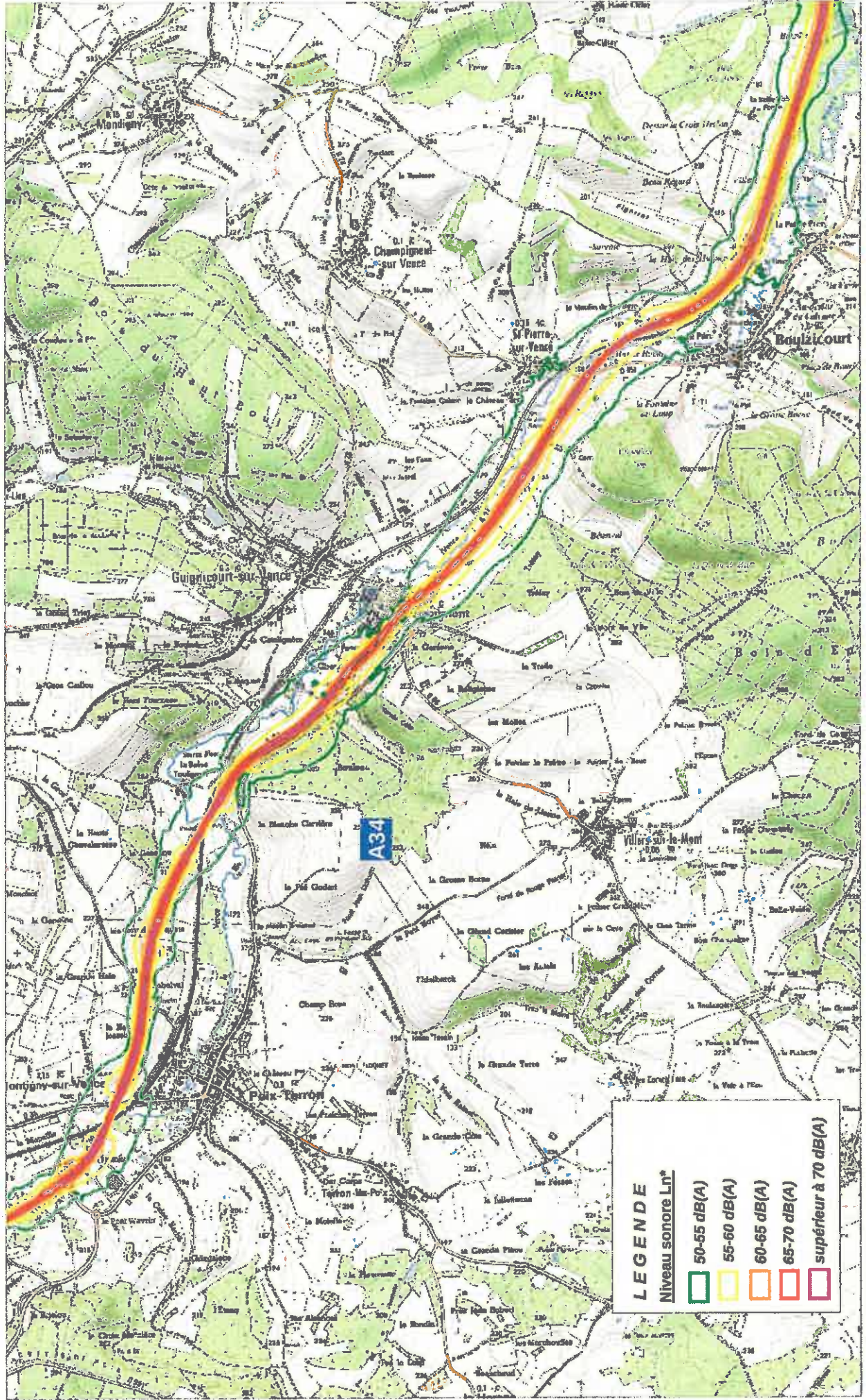
# Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5, de 50 à supérieur à 70 dB(A)

## Réseau Etat non concédé: A34





Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB (A)  
Réseau Etat non concédé : A34

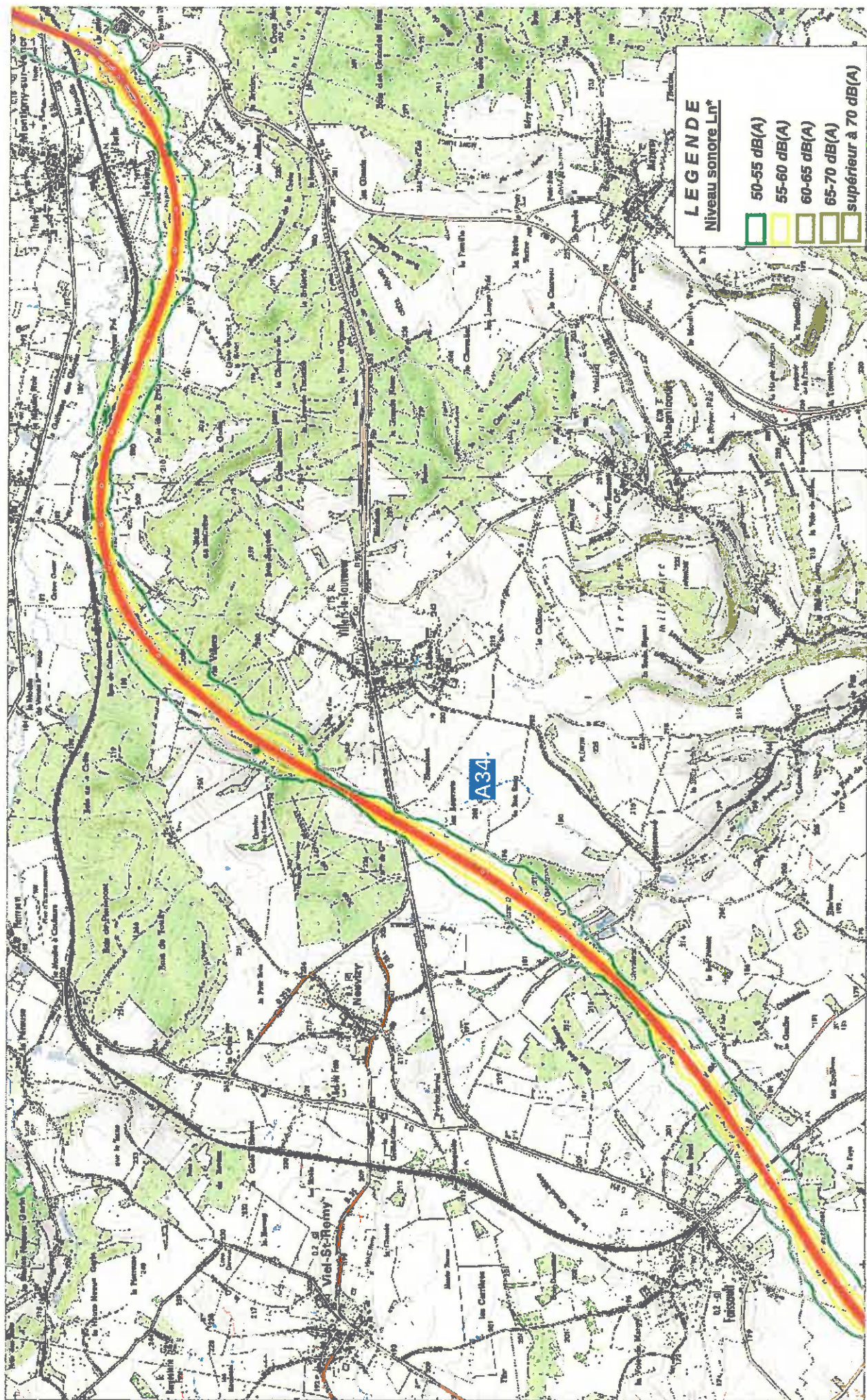


\* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)



**Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB(A)  
Réseau Etat non concédé: A34**



Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

Conception : DDT78  
Bureau : BRUNO BOAN 23  
Clermont-Auvergne  
Janvier 2018

\* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))



Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB (A)

Réseau Etat non concédé : A34



\* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))

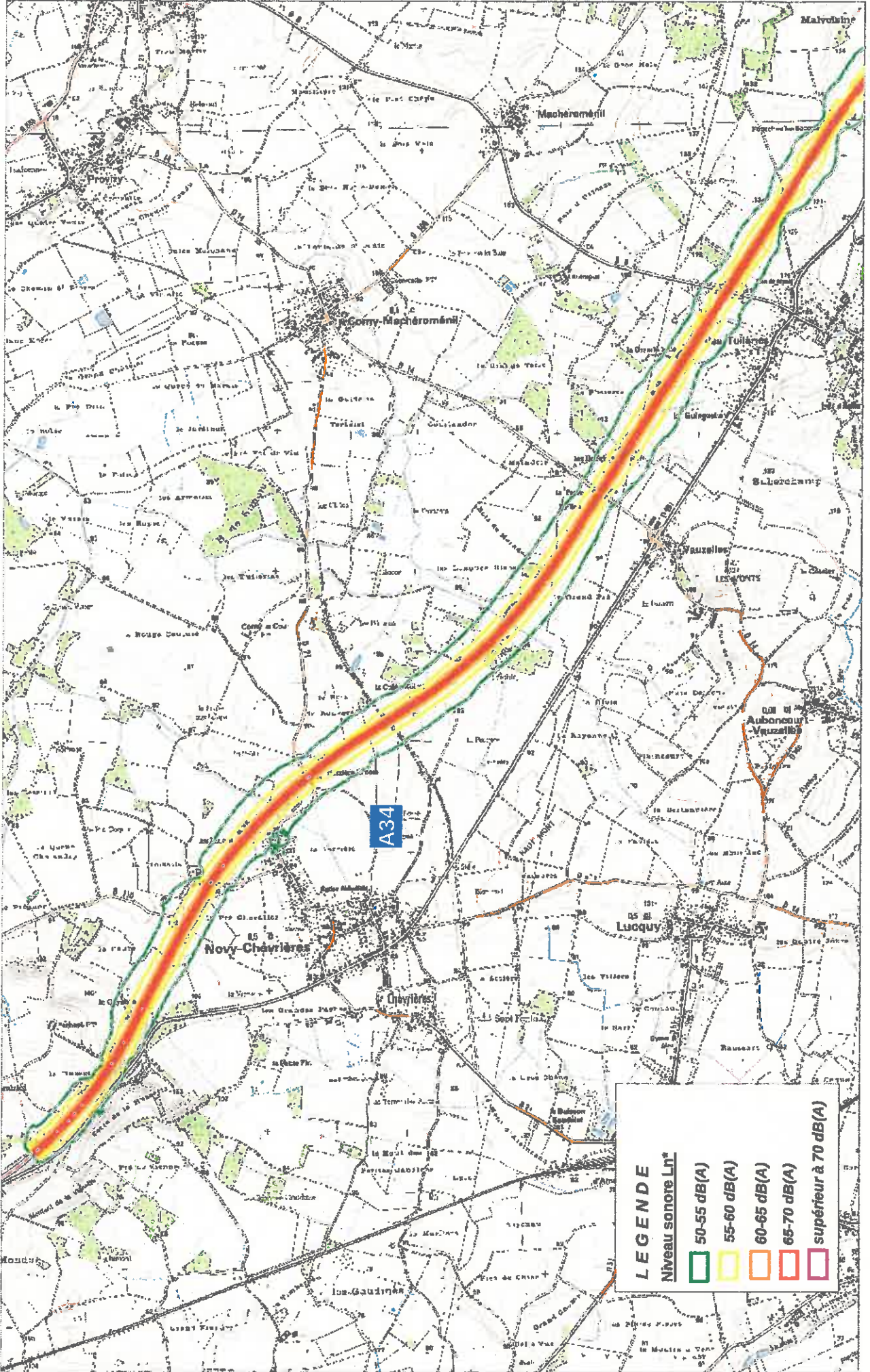
Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

Consulteur : CITEO  
 Commanditaire : SUDOUDY SASO CAIRO  
 Date : L. 23.1.18 rev  
 Septembre 2015



Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB (A)

Réseau Etat non concédé : A34



**Renouvellement des cartes de bruit stratégiques  
Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an**

## **Cartes de type B**

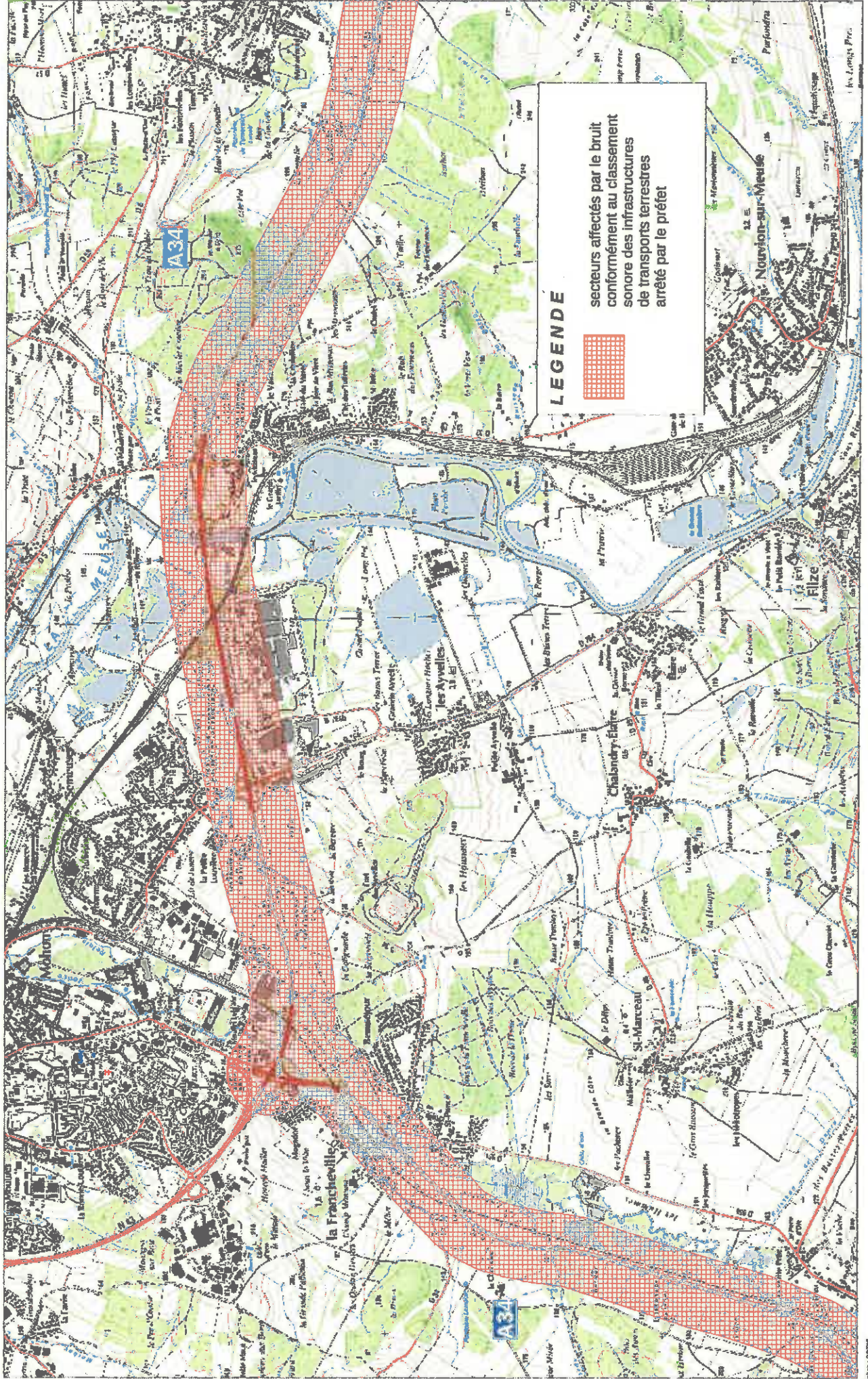
**Secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet  
conformément au dernier classement sonore des voies en vigueur**

### **Arrêtés de classement sonore en vigueur:**

Réseau routier national situé hors Charleville-Mézières et Sedan n° 2016-134 du 22 mars 2016  
Réseau routier départemental situé hors Charleville-Mézières et Sedan n° 2016-135 du 22 mars 2016  
Réseau ferré de France situé sur le territoire du département des Ardennes n° 2017-437 du 8 septembre 2017  
Réseau routier situé sur le territoire de la commune de Charleville-Mézières n° 2017-436 du 8 septembre 2017  
Réseau routier situé sur le territoire de la commune de Sedan 2017-438 du 8 septembre 2017

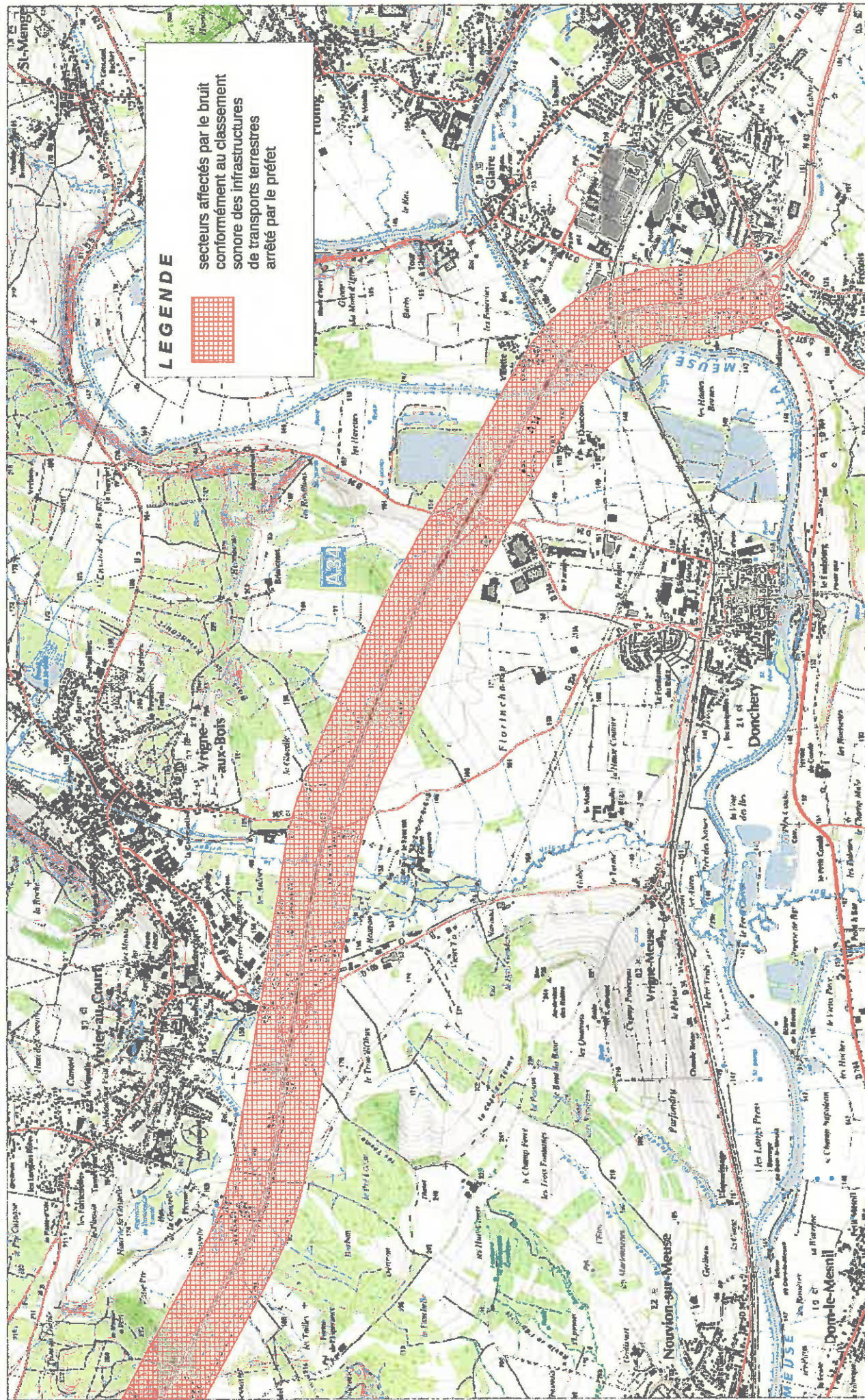


Réseau Etat non concédé: A34



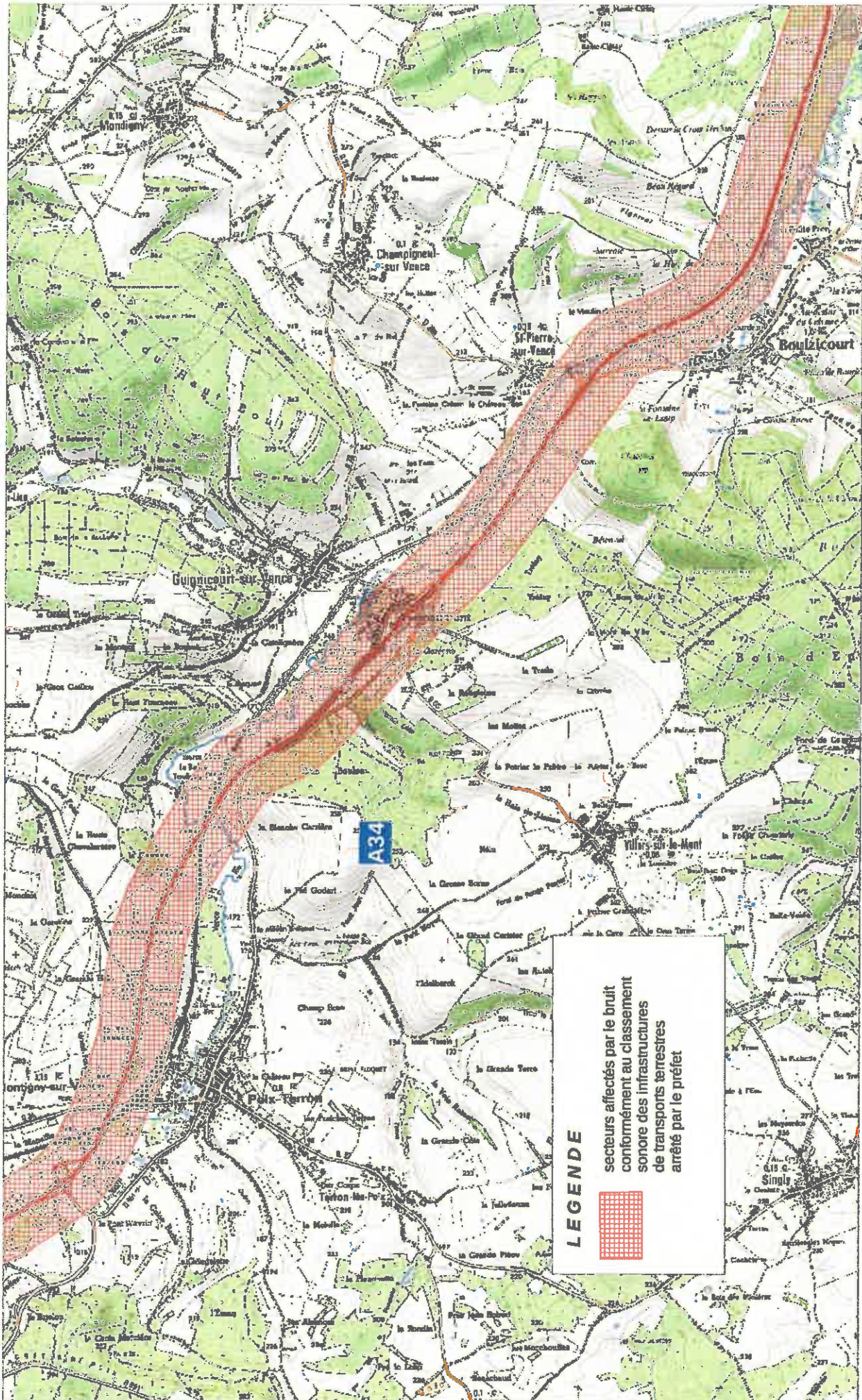


## Réseau Etat non concédé: A34



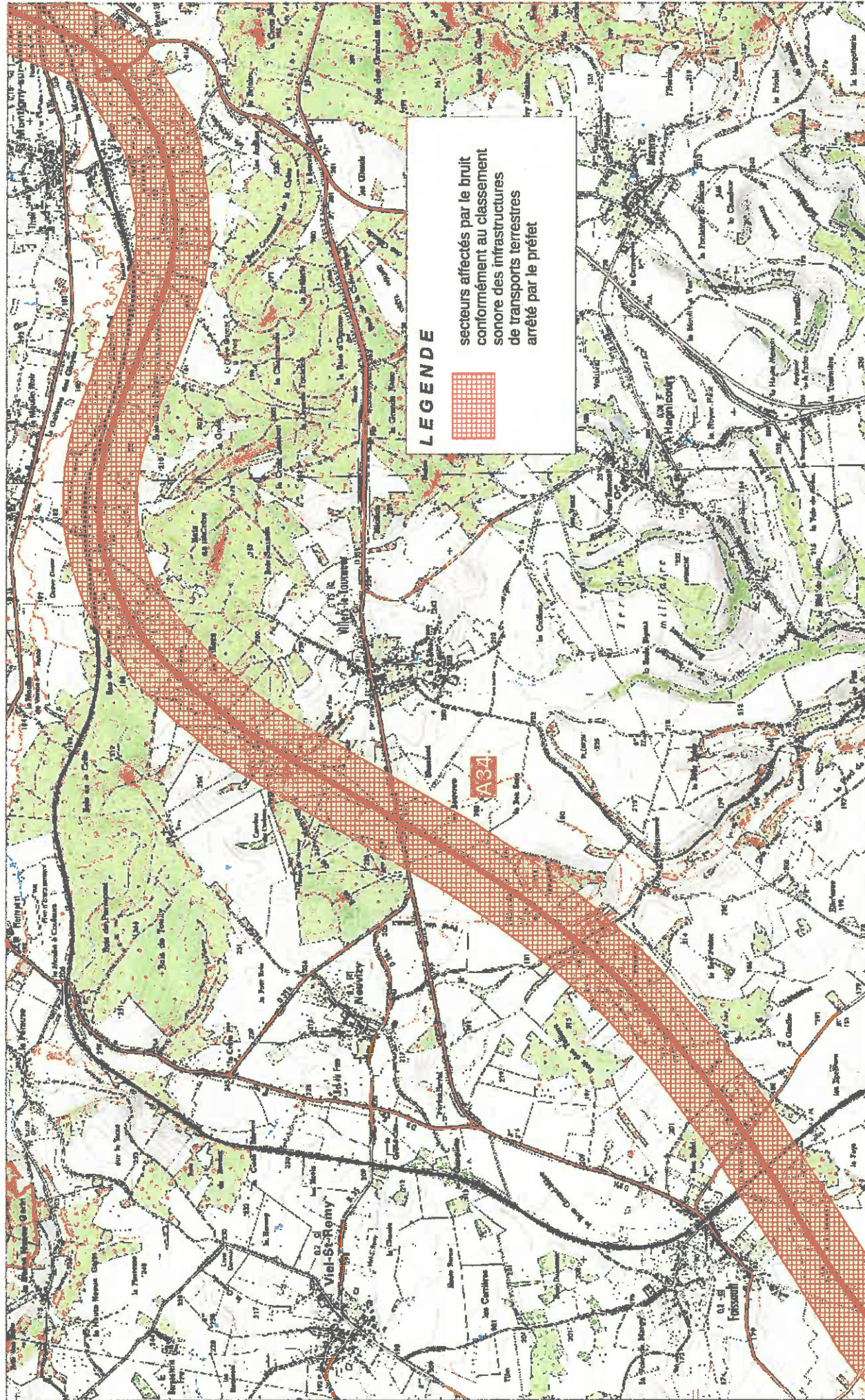


Réseau Etat non concédé : A34



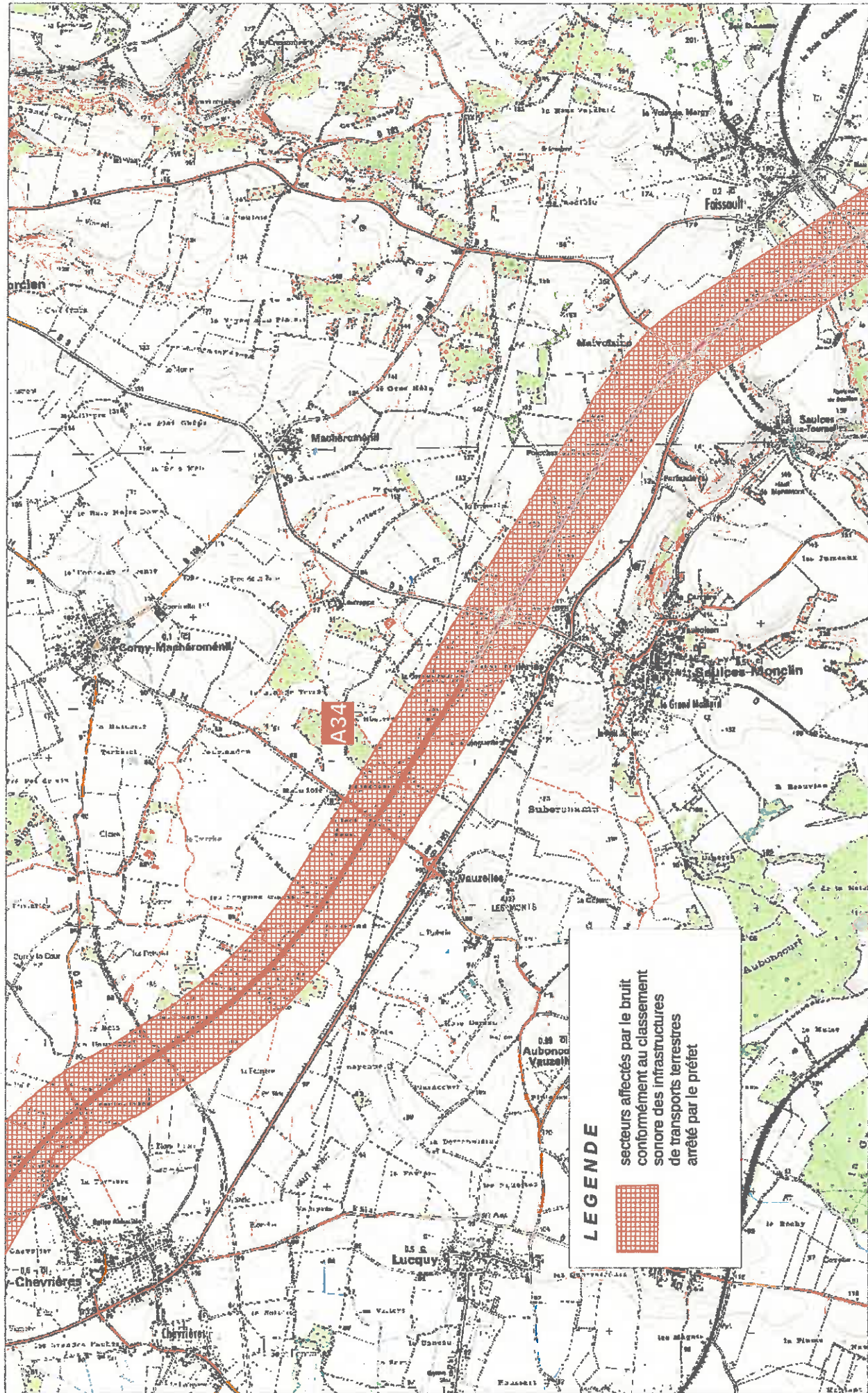


## Réseau Etat non concédé: A34



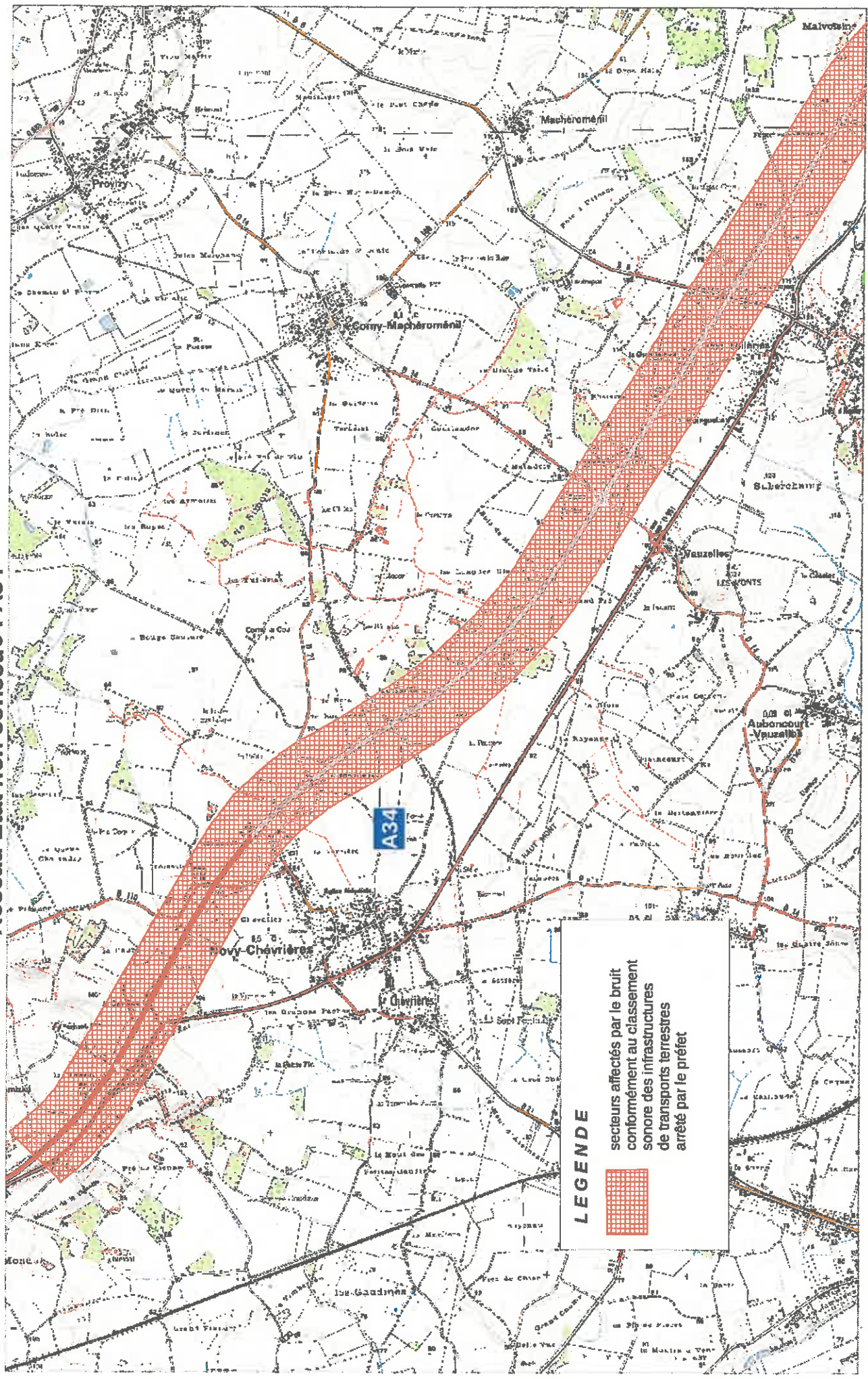


Réseau Etat non concédé : A34





Réseau Etat non concédé : A34



## Renouvellement des cartes de bruit stratégiques

Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an

# Cartes de type C

Zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées  
notamment pour les bâtiments d'habitations, d'enseignement et de santé

Valeur limite pour routes et LGV:

Lden: 68 dB(A)

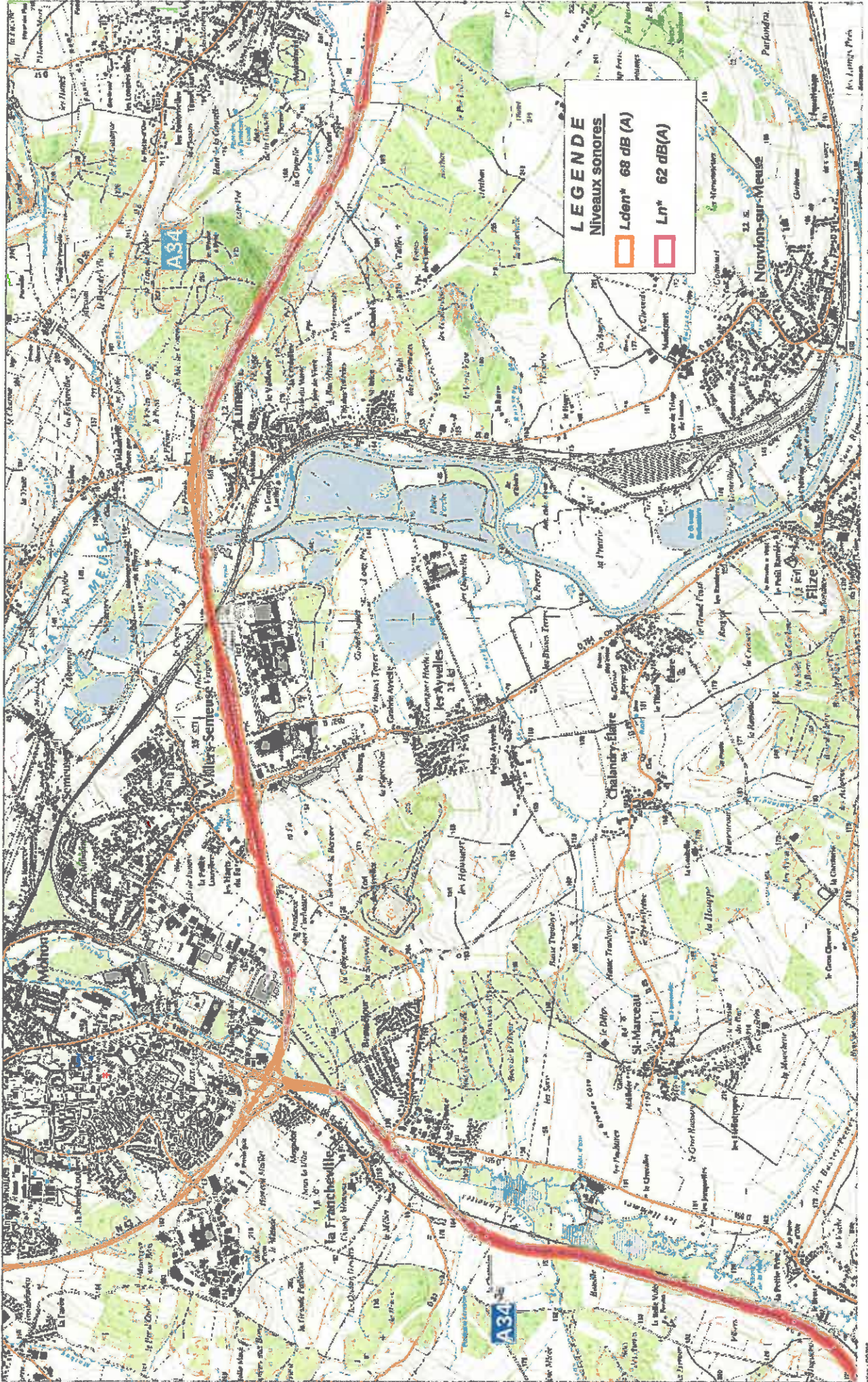
Ln: 62dB(A)

\*Lden: indicateur de bruit (L= level (niveau), d = day (jour), e = evening (soirée), n = night (nuit)), évalués à une hauteur de 4 mètres.



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

## Réseau Etat non concédé: A34

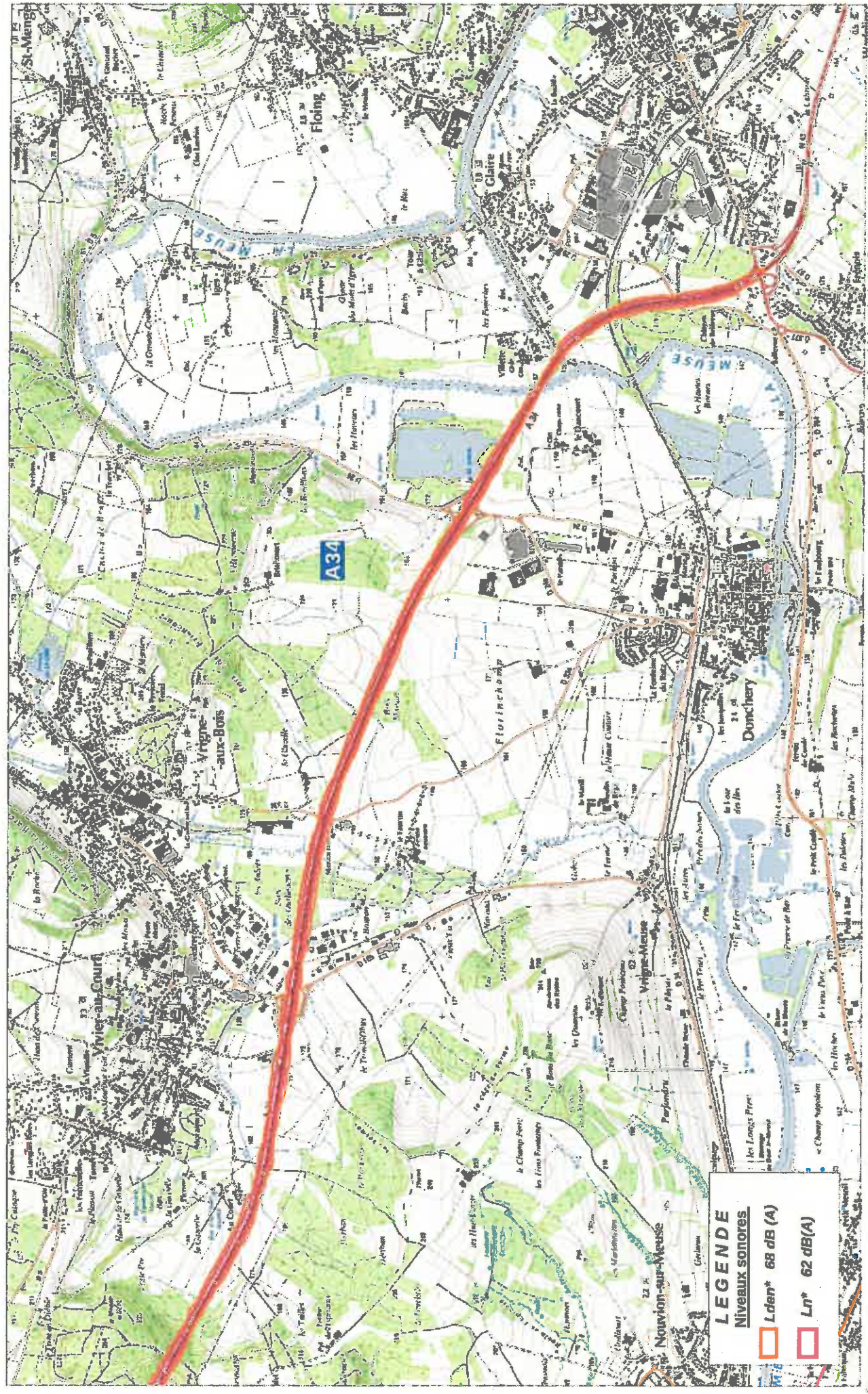


\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))  
\* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))



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

Réseau Etat non concédé: A34



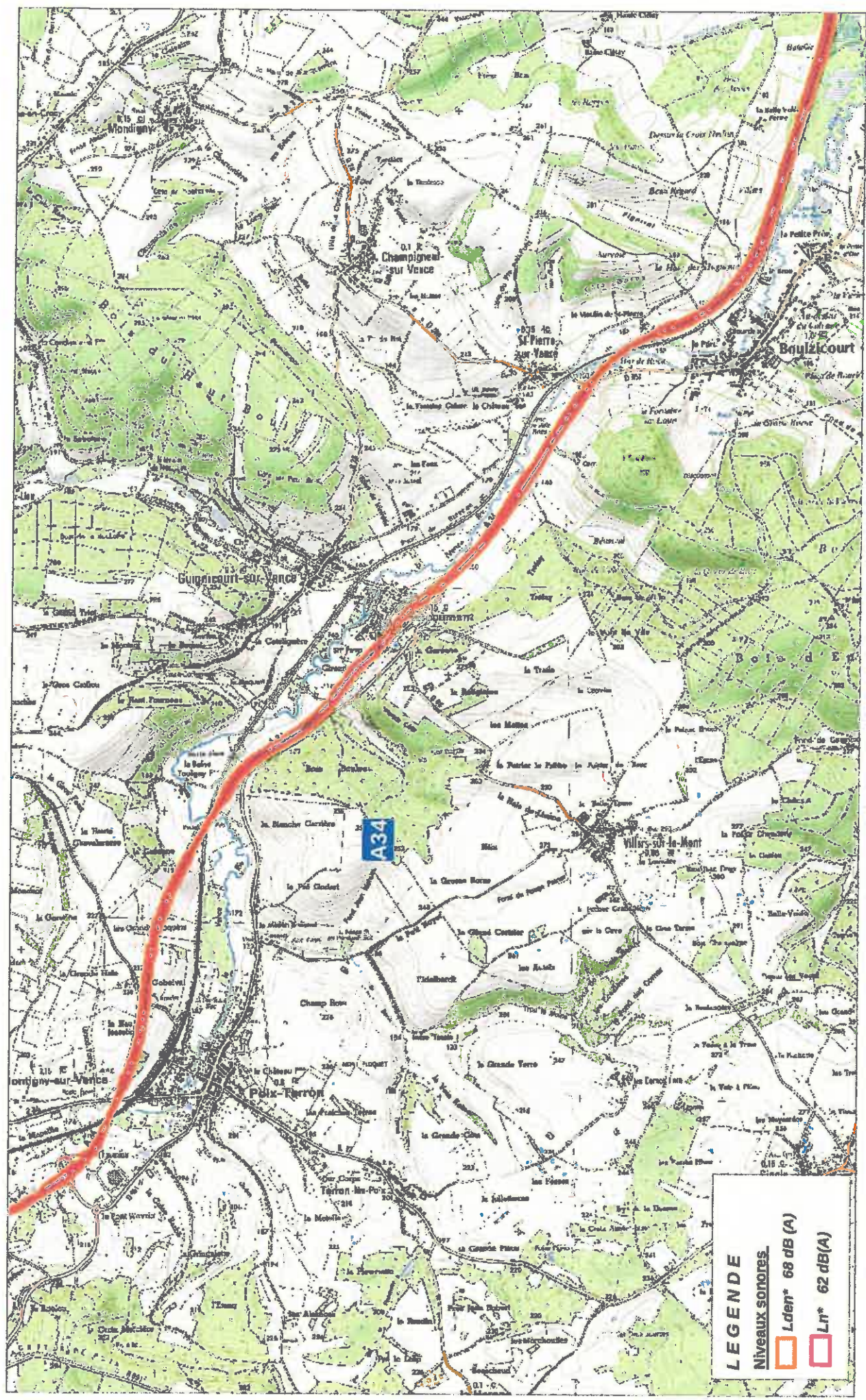
Doc. interne : 20708  
 Source : SAGEB 2004/25  
 Date : 11/01/2009  
 Révisé : 05/2015

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))  
 \* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))



Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées  
Réseau Etat non concédé : A34

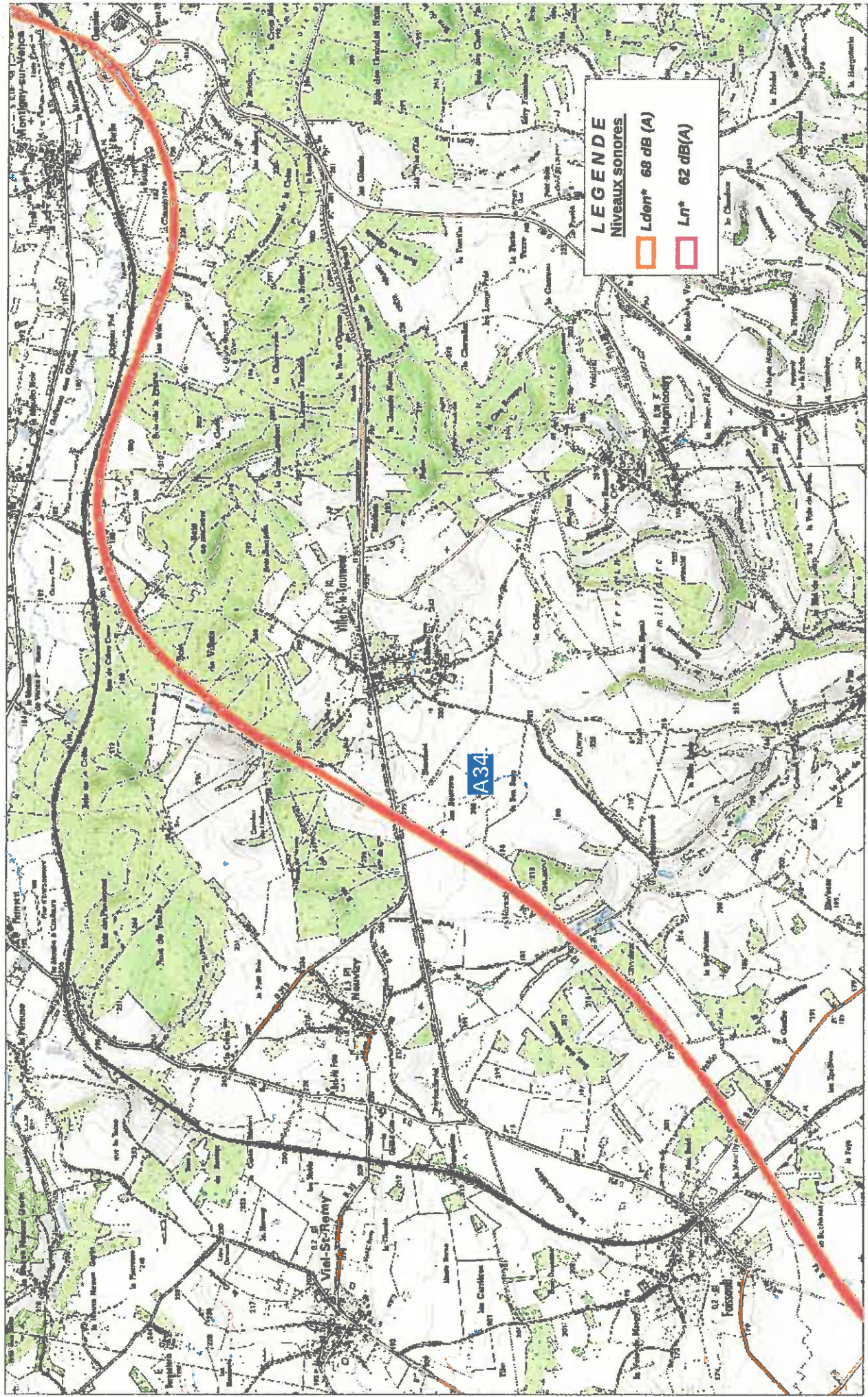


**LEGENDE**  
Niveaux sonores.  
Lden\* 68 dB(A)  
Ln\* 62 dB(A)

\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))  
\* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))  
Echelle: 1cm = 250 m (format A3)  
Conception : DDT95  
Géométrie : M. S. 2004 2880 04/PTO  
Révision : 2013



# Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées Réseau Etat non concédé: A34

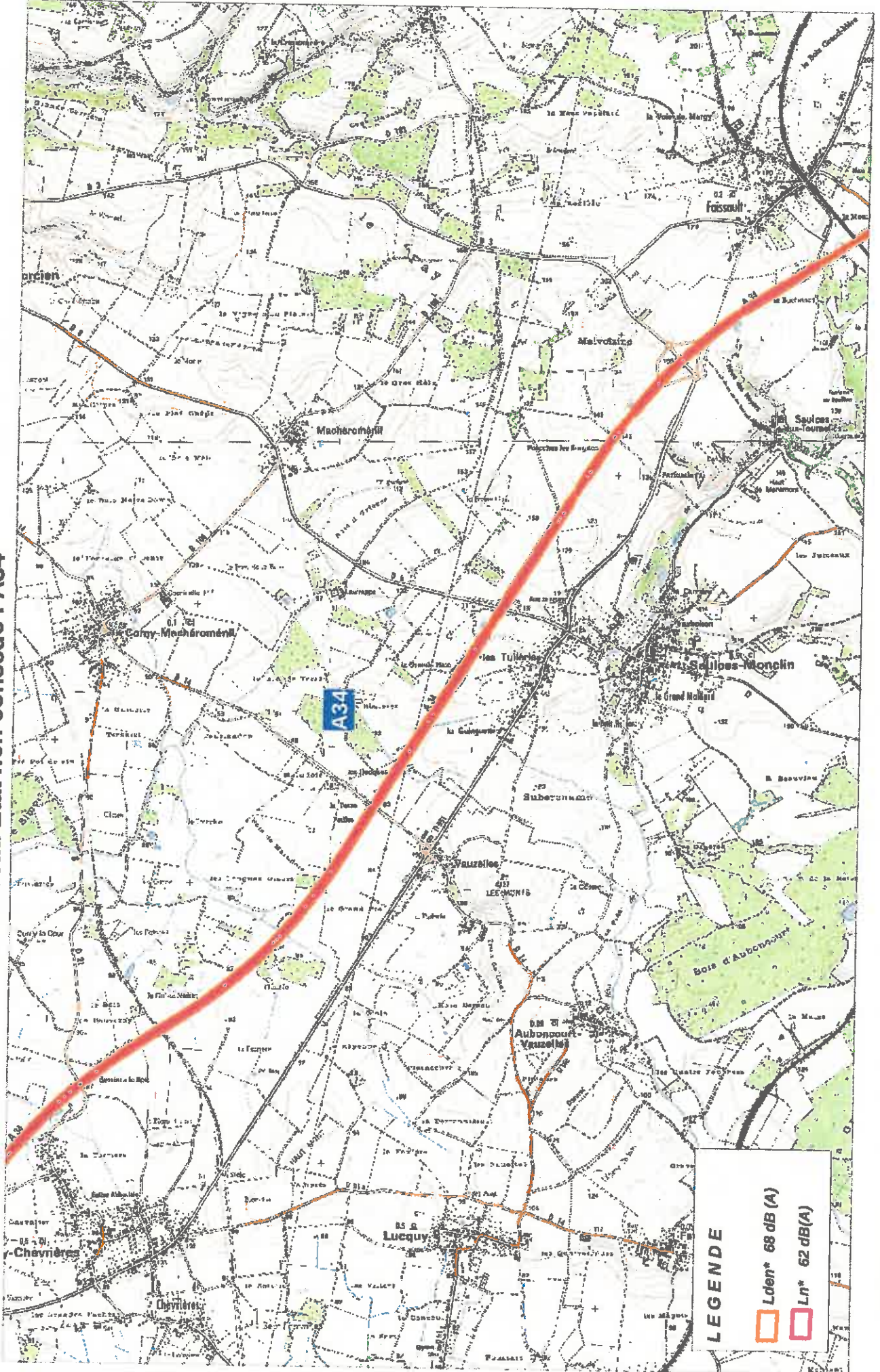


\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))  
\* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)



**Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées**  
**Réseau Etat non concédé : A34**



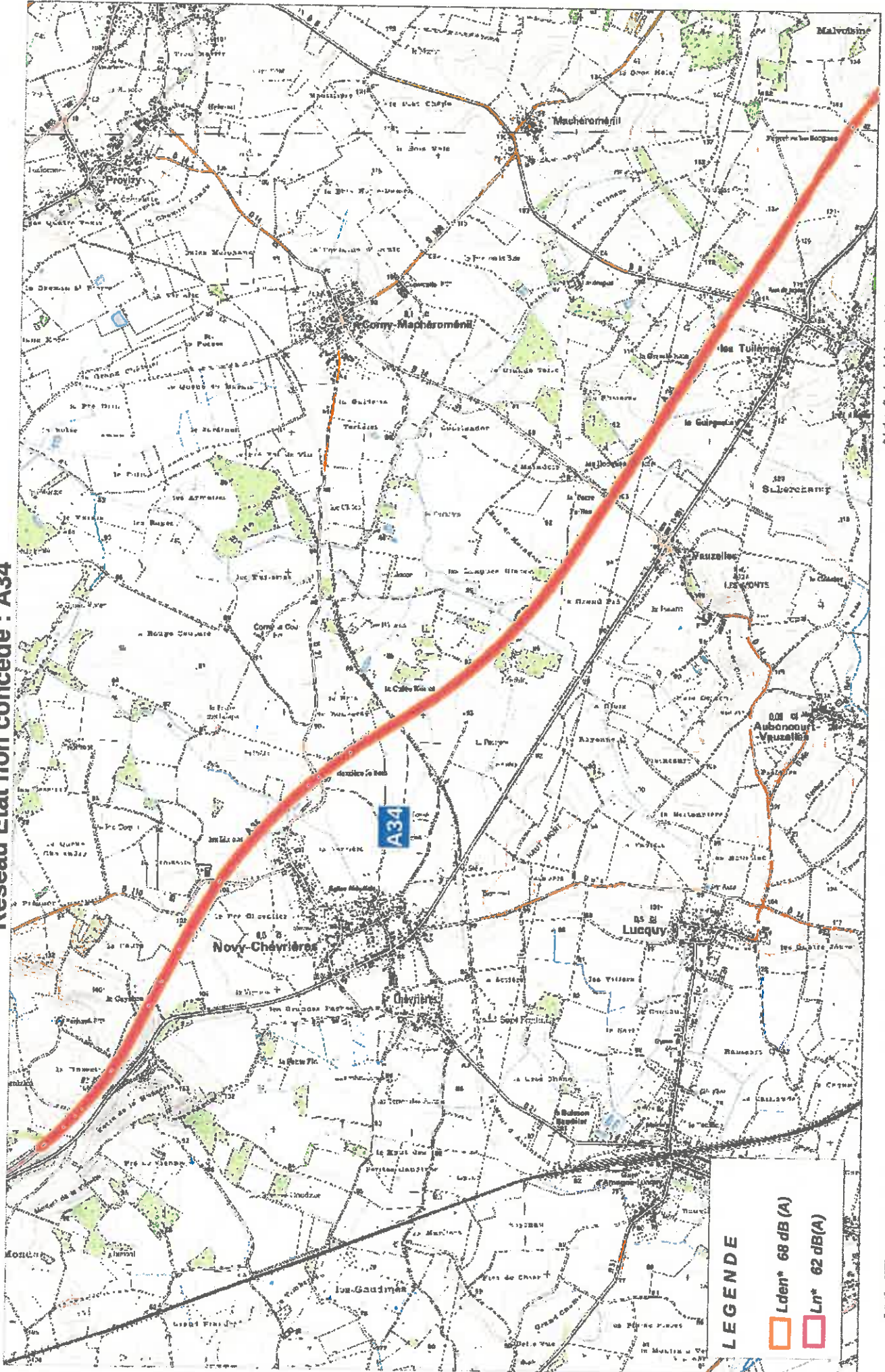
Consultez GRTM  
 Service INFORMATION ZONAGE CARTO  
 Case C 207 3 rue des  
 @ Janvier 2018

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))  
 \* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))



**Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées**  
**Réseau Etat non concédé : A34**



**LEGENDE**

- Lden\* 68 dB(A)
- Ln\* 62 dB(A)

\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))  
 \* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

Copyright © 2018  
 Service de l'Etat  
 15/01/2018



## Renouvellement des cartes de bruit stratégiques

Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an

## Cartes de type A Lden\*

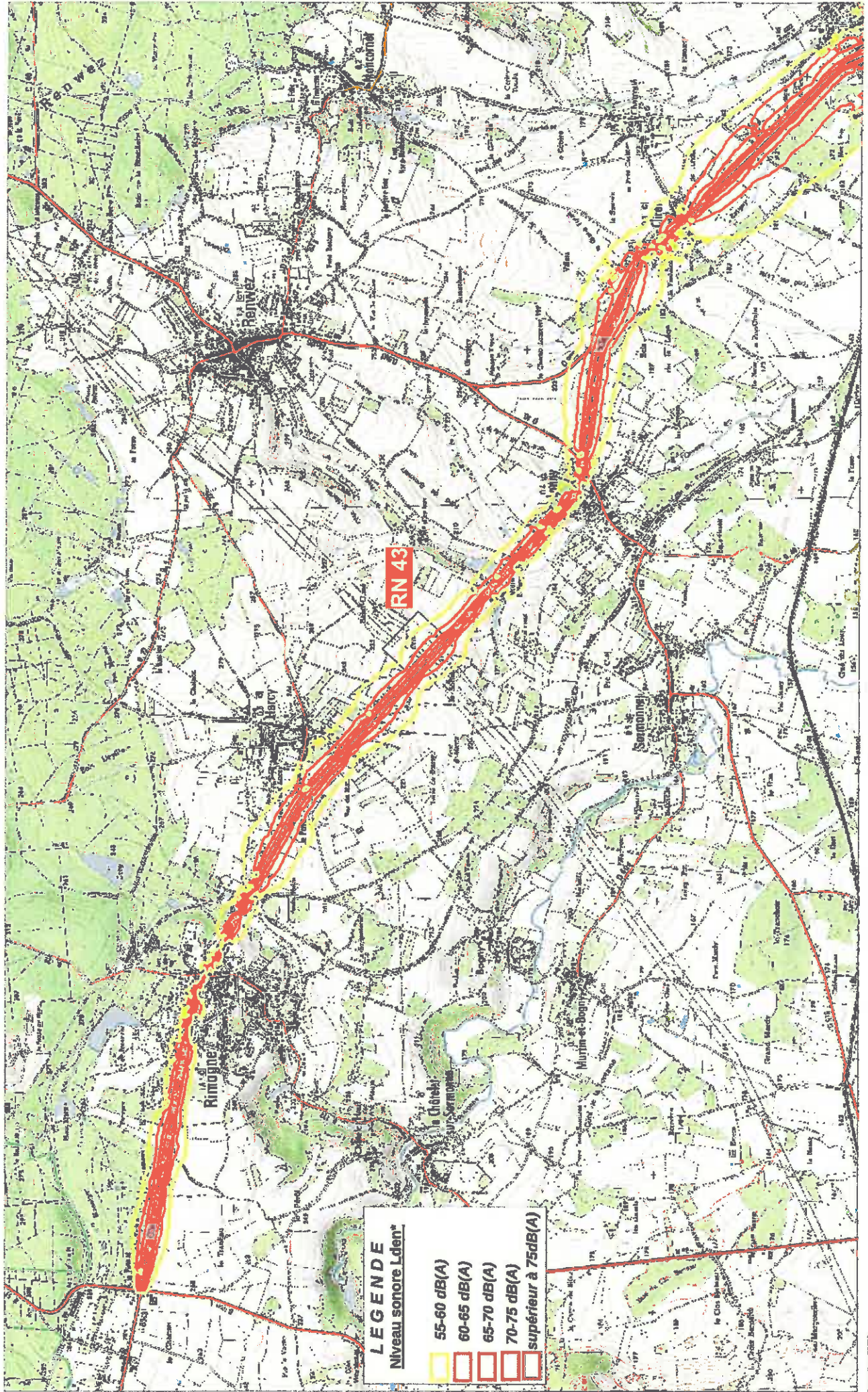
RN43 - RN1043

**Zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB(A)**

\*Lden: indicateur de bruit (L= level (niveau), d = day (jour), e = evening (soirée), n = night (nuit)), évalués à une hauteur de 4 mètres.

# Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB (A)

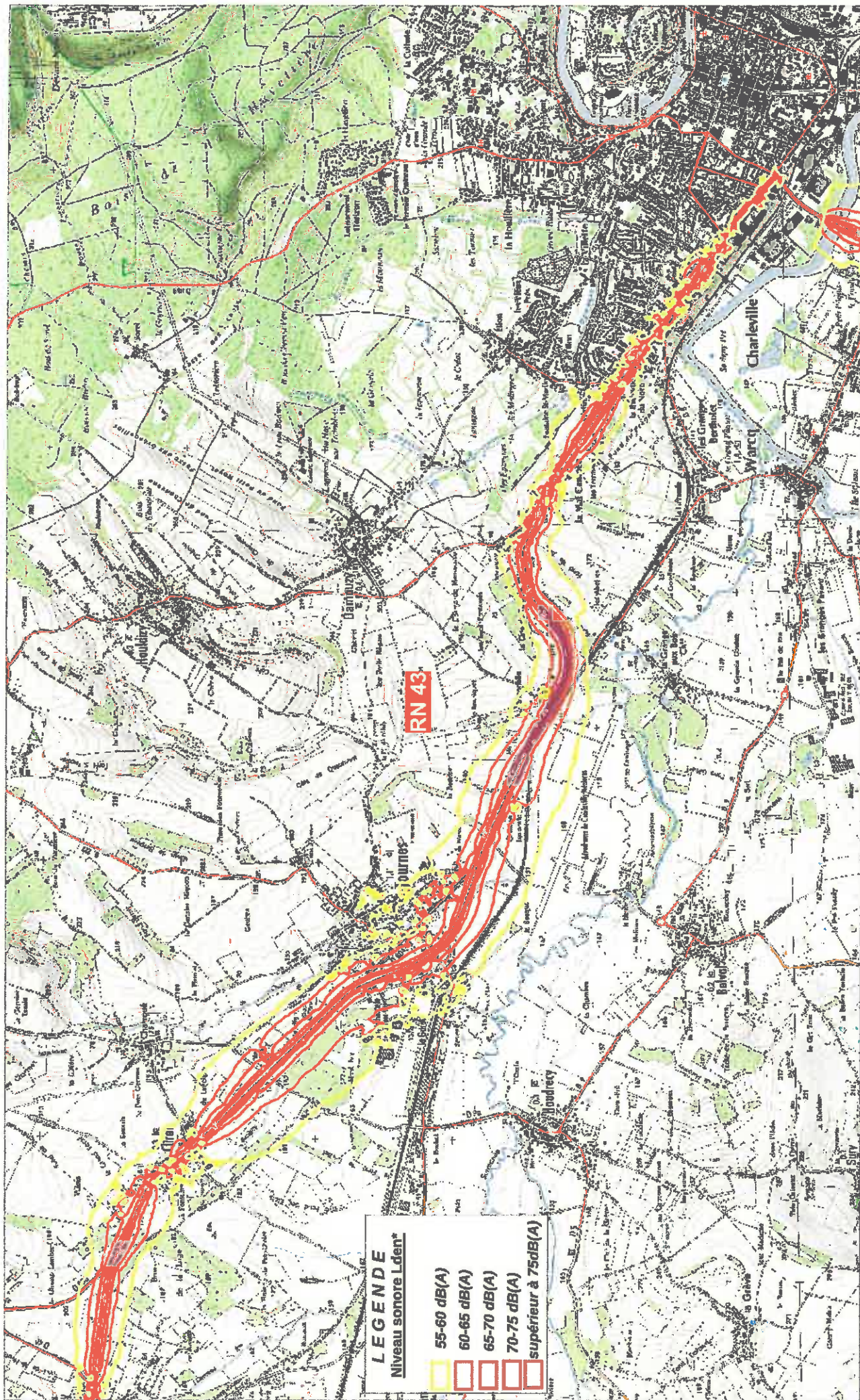
## Réseau Etat non concédé : RN 43





# Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB(A)

## Réseau Etat non concédé : RN 43





**Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB(A)  
Réseau Etat non concédé : RN 43**



**LEGENDE**  
Niveau sonore Lden\*

55-60 dB(A)
60-65 dB(A)
65-70 dB(A)
70-75 dB(A)
supérieur à 75dB(A)

\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))  
Echelle: 1cm = 250 m (format A3)  
Coordonnées : 50708  
Source : BRUNSON ZBRSD CARTO  
Carte : Lden\_Road\_A3  
9/Janvier 2018





## **Renouvellement des cartes de bruit stratégiques**

**Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an**

# **Cartes de type A Ln\***

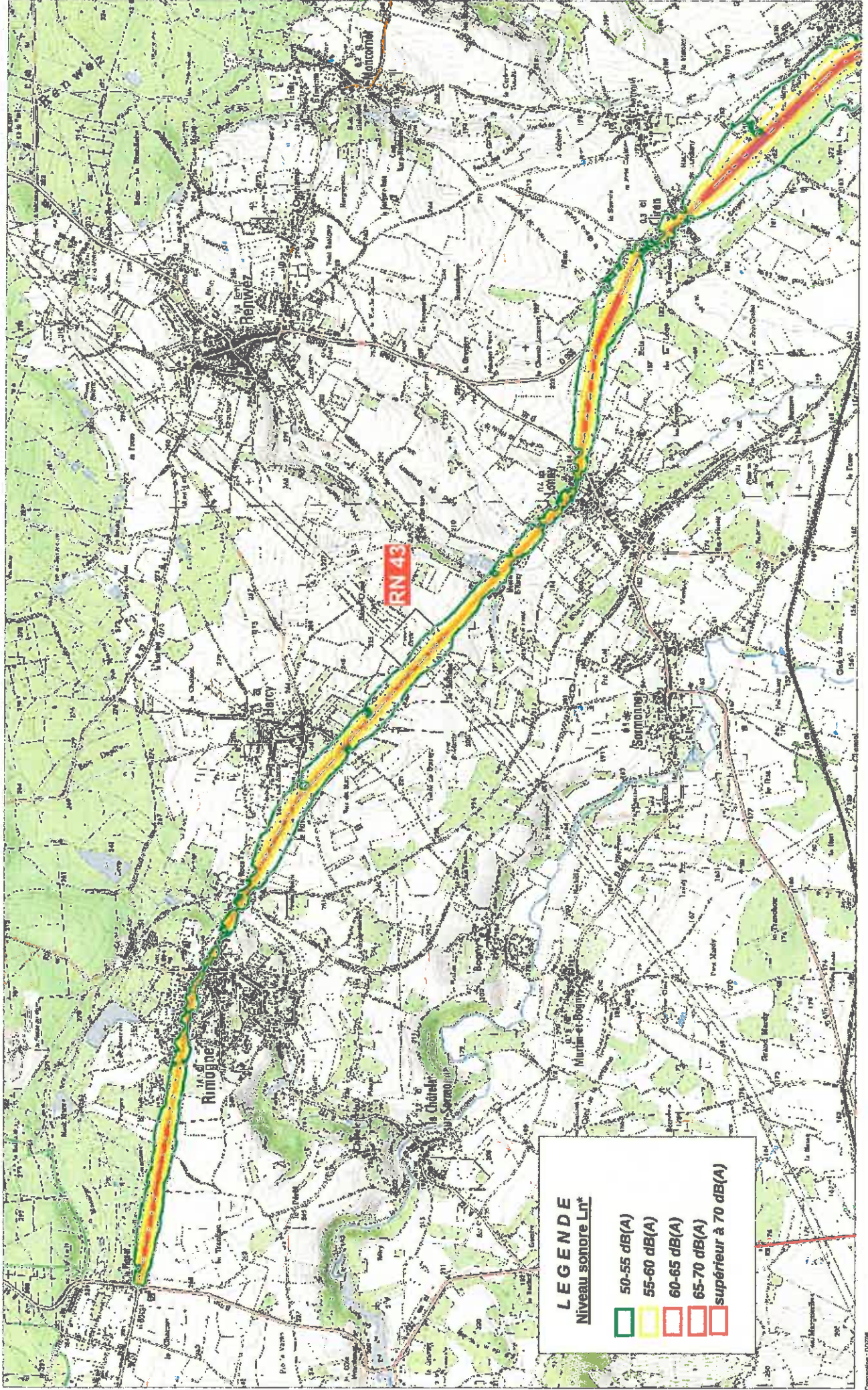
**Zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB(A)**

**\*Ln: indicateur de bruit (L= level (niveau), n = night (nuit)), évalués à une hauteur de 4 mètres.**



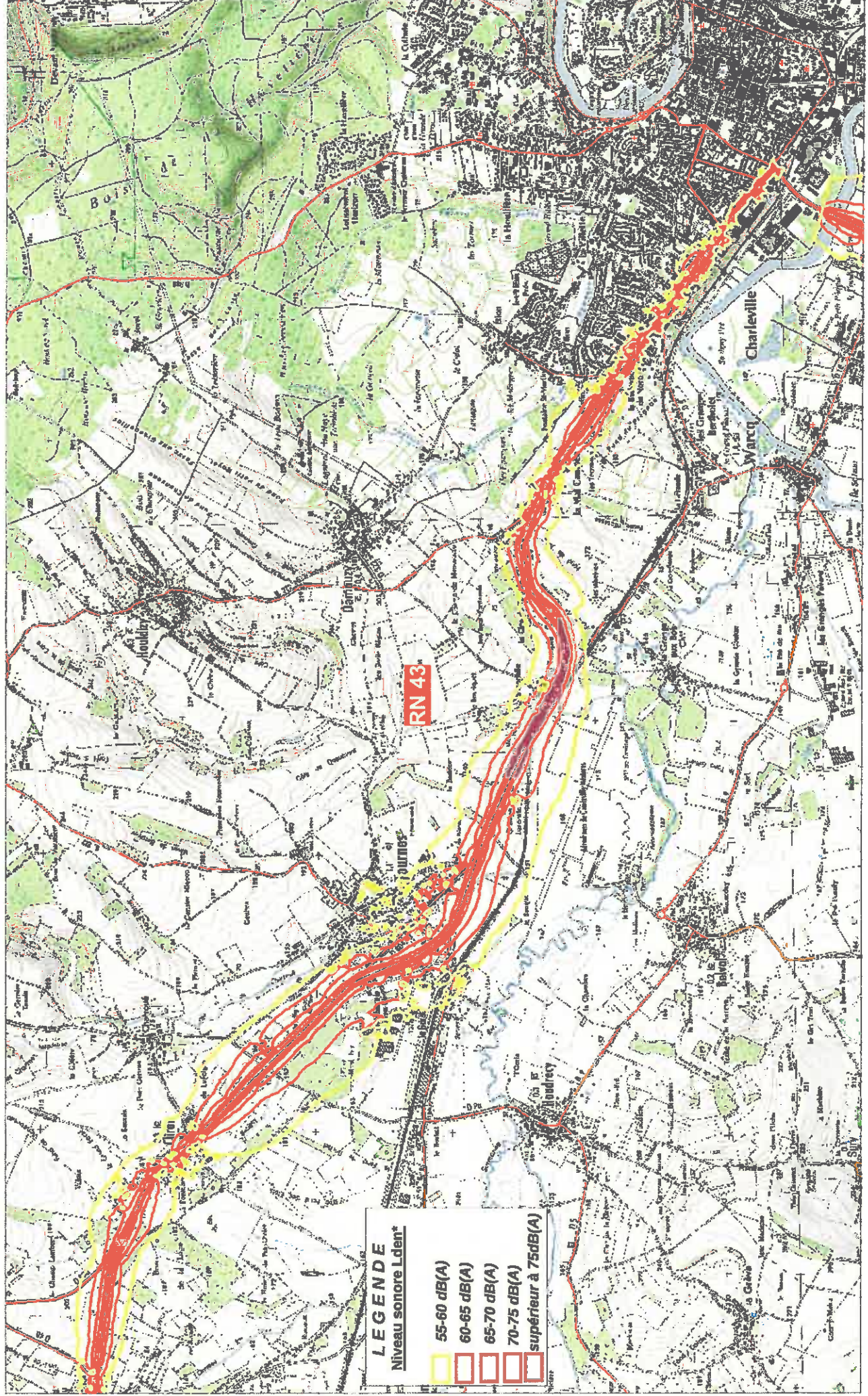
# Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB(A)

## Réseau Etat non concédé : RN 43



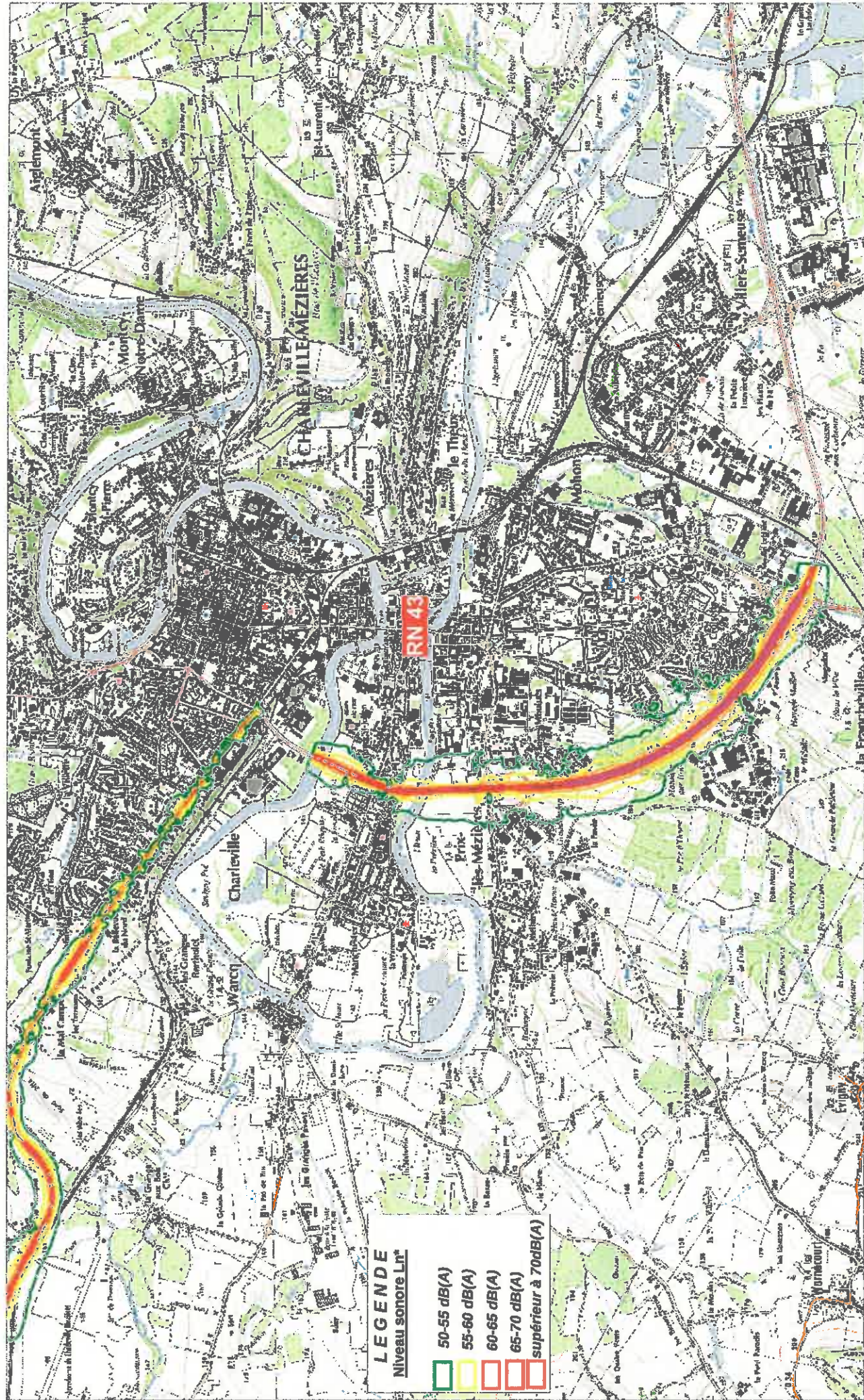


**Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 55 à supérieur à 75 dB (A)  
Réseau Etat non concédé : RN 43**





**Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB(A)  
Réseau Etat non concédé : RN 43**



**LEGENDE**  
Niveau sonore L<sub>n</sub>\*

	50-55 dB(A)
	55-60 dB(A)
	60-65 dB(A)
	65-70 dB(A)
	supérieur à 70dB(A)

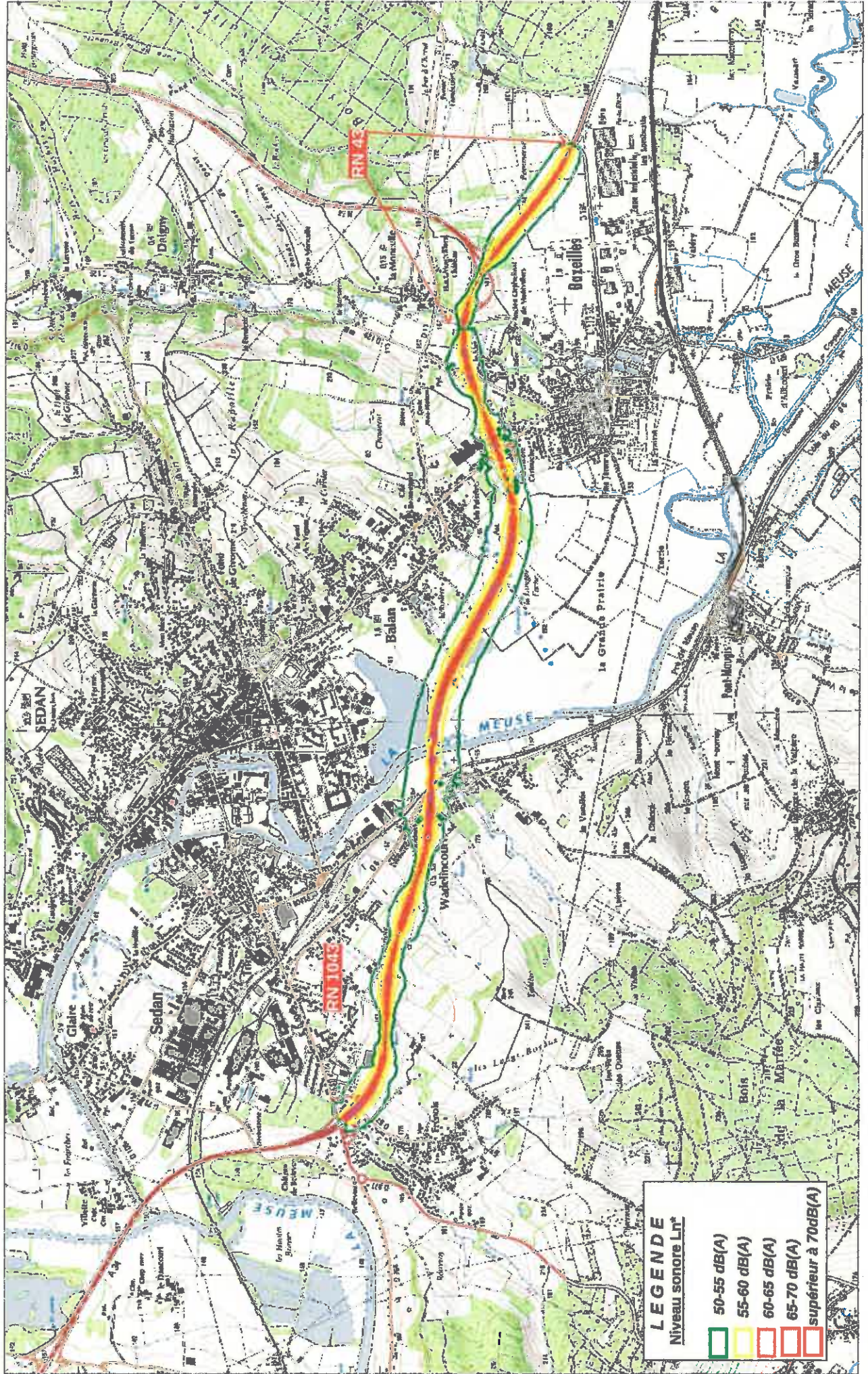
\* L<sub>n</sub> (L=level (niveau), n=night (nuit))

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)



Carte de type A localisant les zones exposées au bruit par pas de 5 en 5, de 50 à supérieur à 70 dB (A)

Réseau Etat non concédé : RN 1043 - RN 43



Consultation : 03/05/2016  
 Source : BRUNEAU 2015/04/20  
 Date : 13/05/2016, 10h00  
 05/05/2016

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

\* Ln (L=level (niveau), n=right (nuit))



**Renouvellement des cartes de bruit stratégiques  
Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an**

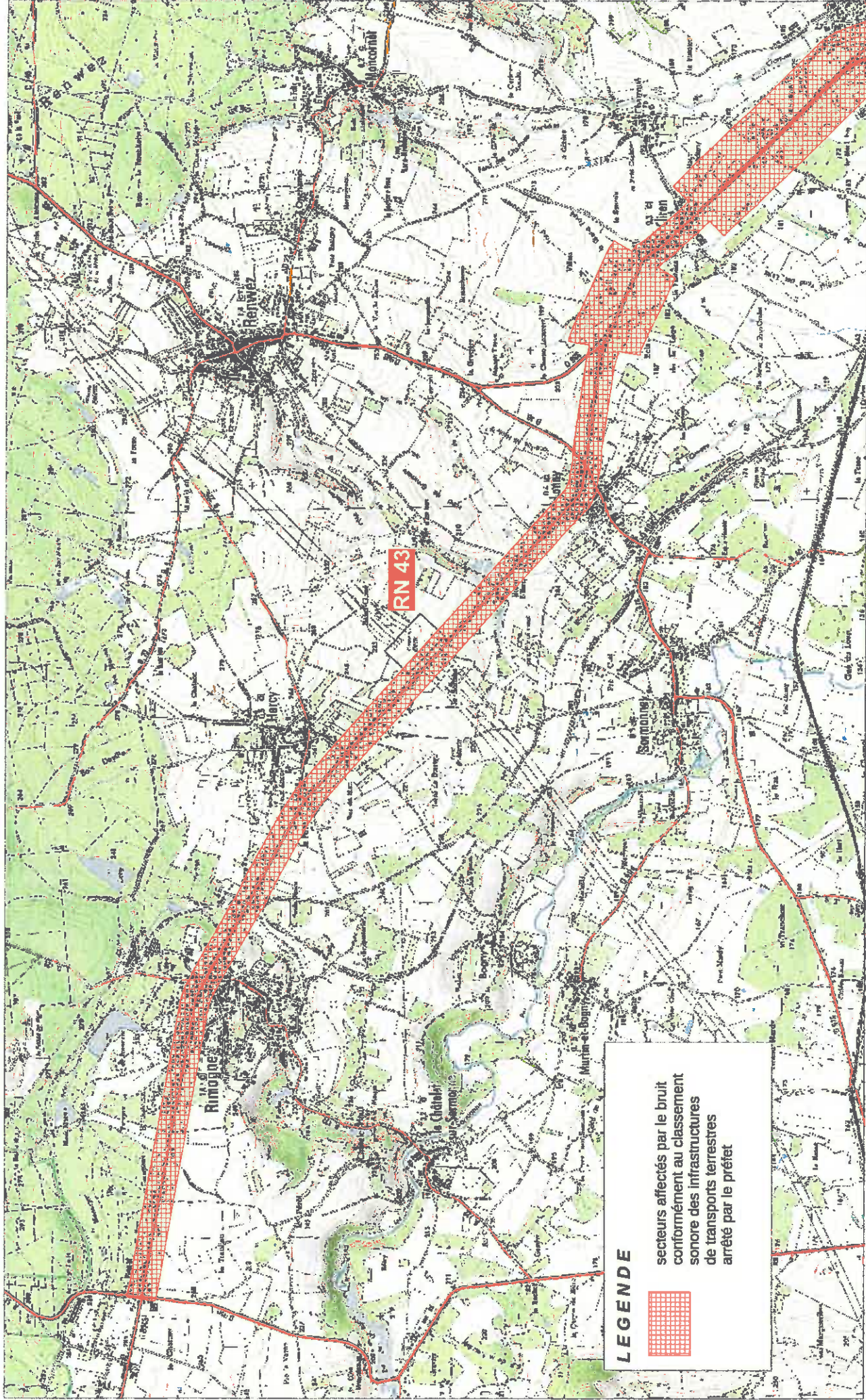
## **Cartes de type B**

**Secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet  
conformément au dernier classement sonore des voies en vigueur**

### **Arrêtés de classement sonore en vigueur:**

Réseau routier national situé hors Charleville-Mézières et Sedan n° 2016-134 du 22 mars 2016  
Réseau routier départemental situé hors Charleville-Mézières et Sedan n°2016-135 du 22 mars 2016  
Réseau ferré de France situé sur le territoire du département des Ardennes n°2017-437 du 8 septembre 2017  
Réseau routier situé sur le territoire de la commune de Charleville-Mézières n°2016-436 du 8 septembre 2017  
Réseau routier situé sur le territoire de la commune de Sedan 2017-438 du 8 septembre 2017

Réseau Etat non concédé : RN 43

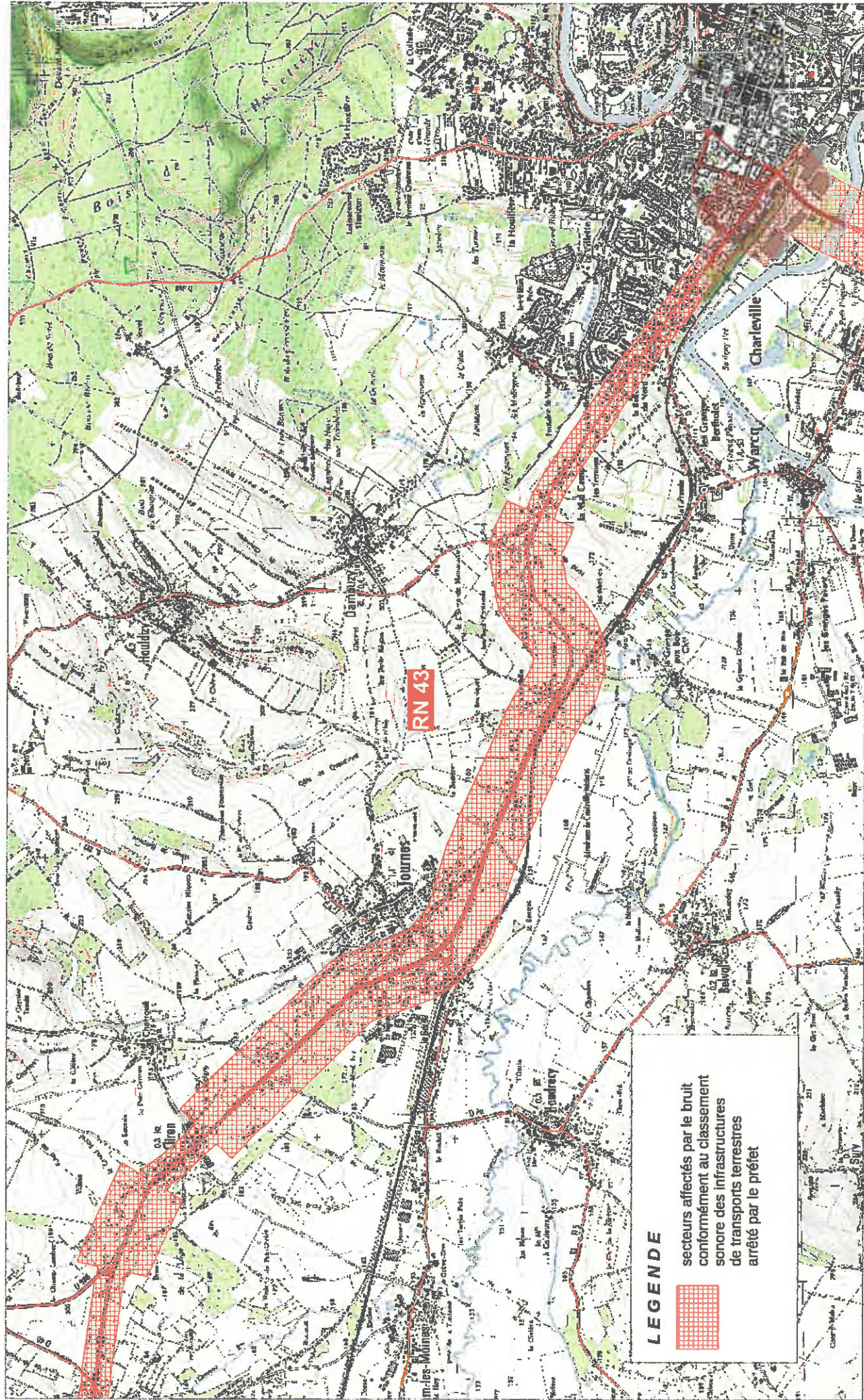


**LEGENDE**

secteurs affectés par le bruit conformément au classement sonore des infrastructures de transports terrestres arrêté par le préfet



Réseau Etat non concédé : RN 43

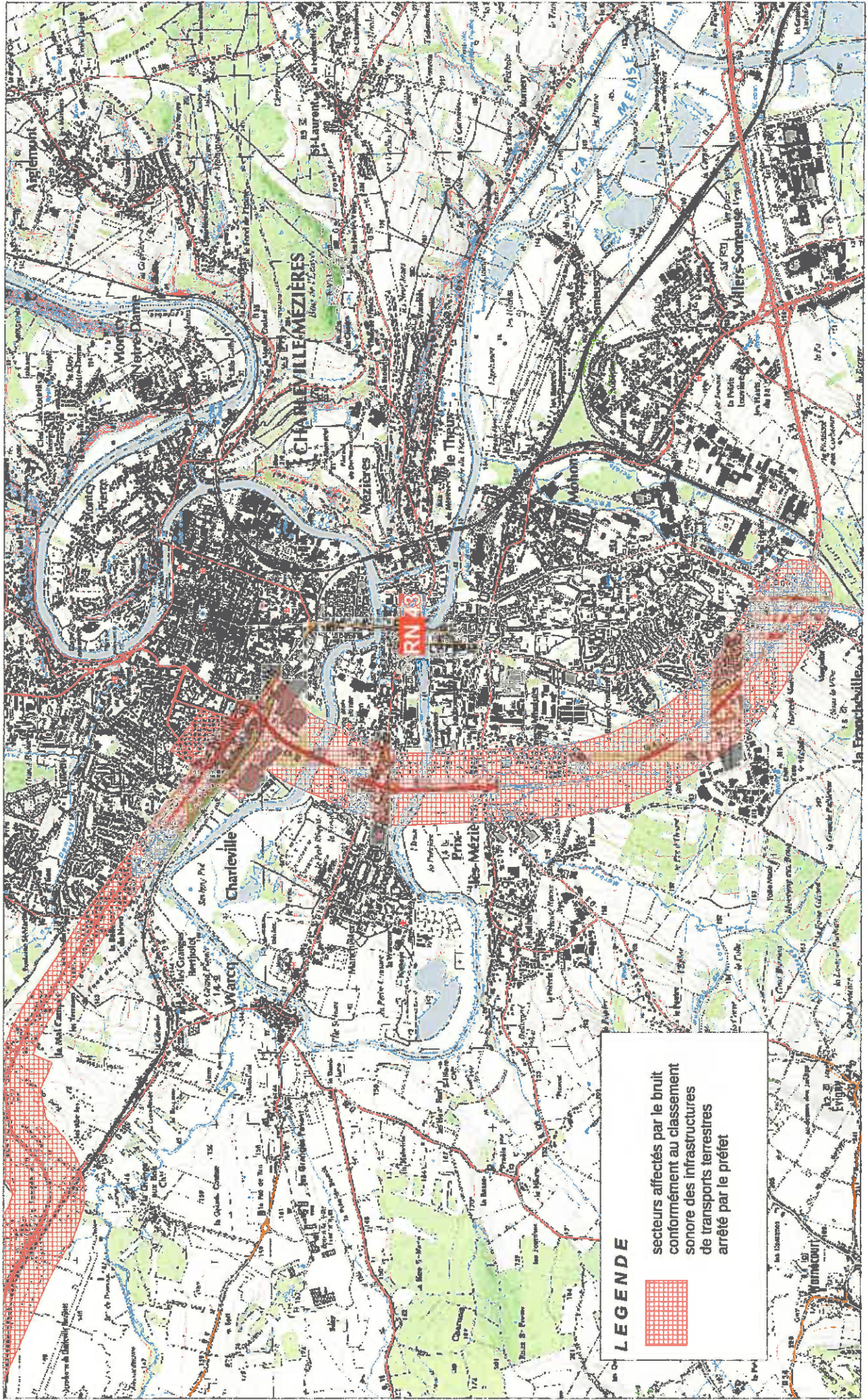




Carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application de l'article 5 du décret 95-21 du 9 janvier 1995

**Réseau Etat non concédé : RN 43**

**Planche 12**

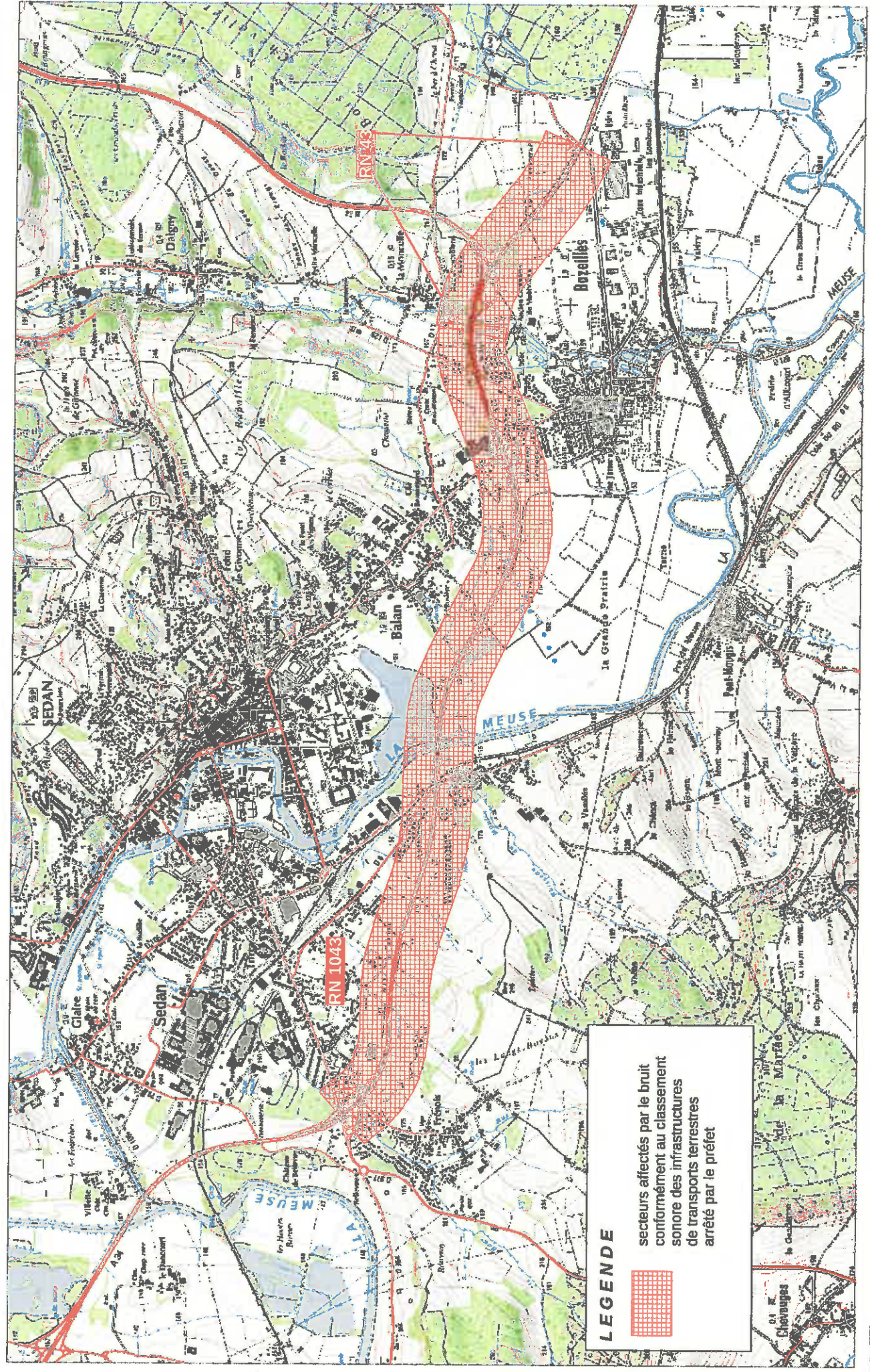




Carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application de l'article 5 du décret 95-21 du 9 janvier 1995

Réseau Etat non concédé : RN 1043 - RN 43

Planche 13



## Renouvellement des cartes de bruit stratégiques

Infrastructures du département des Ardennes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an

# Cartes de type C

Zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées  
notamment pour les bâtiments d'habitations, d'enseignement et de santé

Valeur limite pour routes et LGV:

Lden: 68 dB(A)

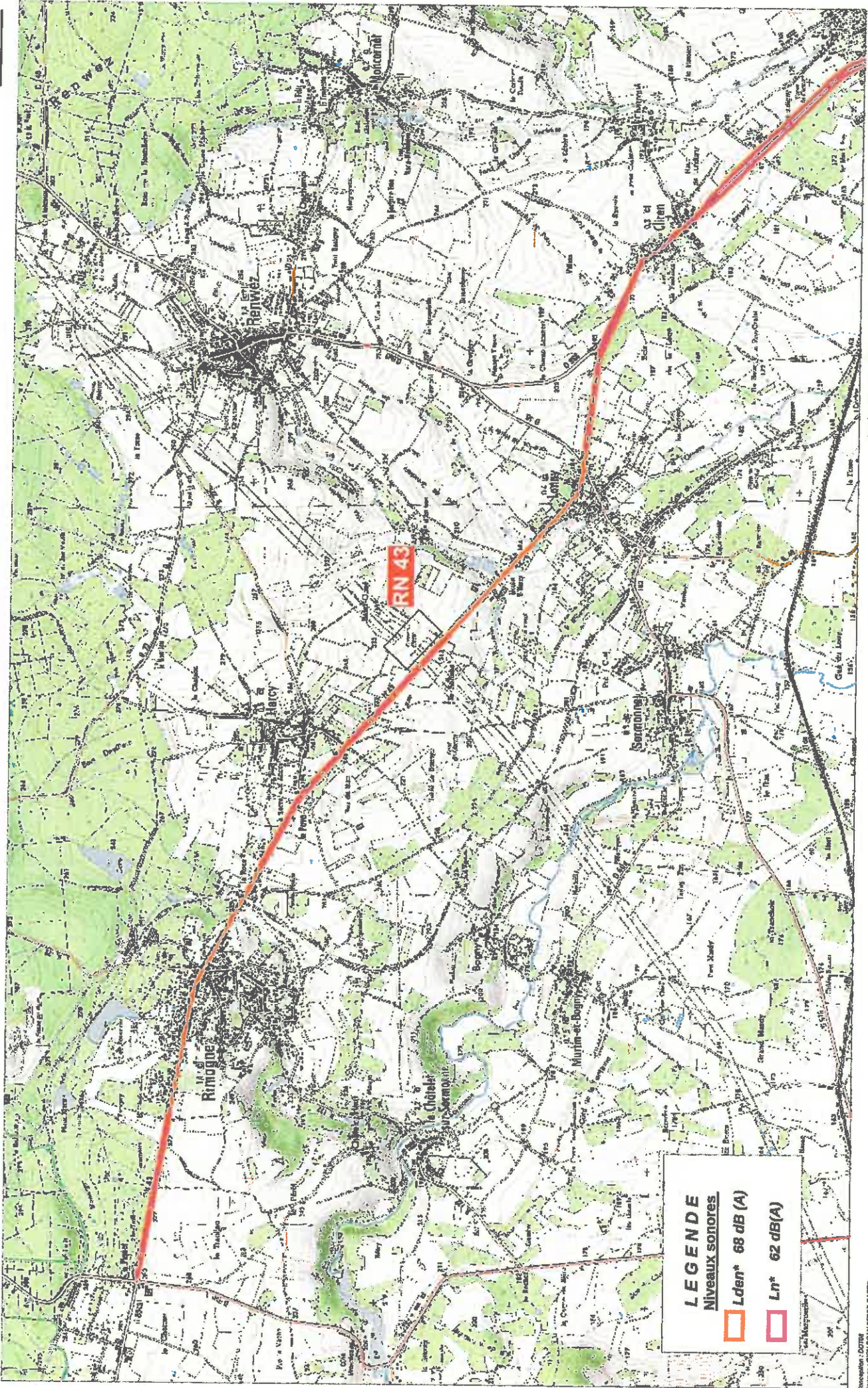
Ln: 62dB(A)

\*Lden: indicateur de bruit (L= level (niveau), d = day (jour), e = evening (soirée), n = night (nuit)), évalués à une hauteur de 4 mètres.



**Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées**  
**Réseau Etat non concédé : RN 43**

Planche 10



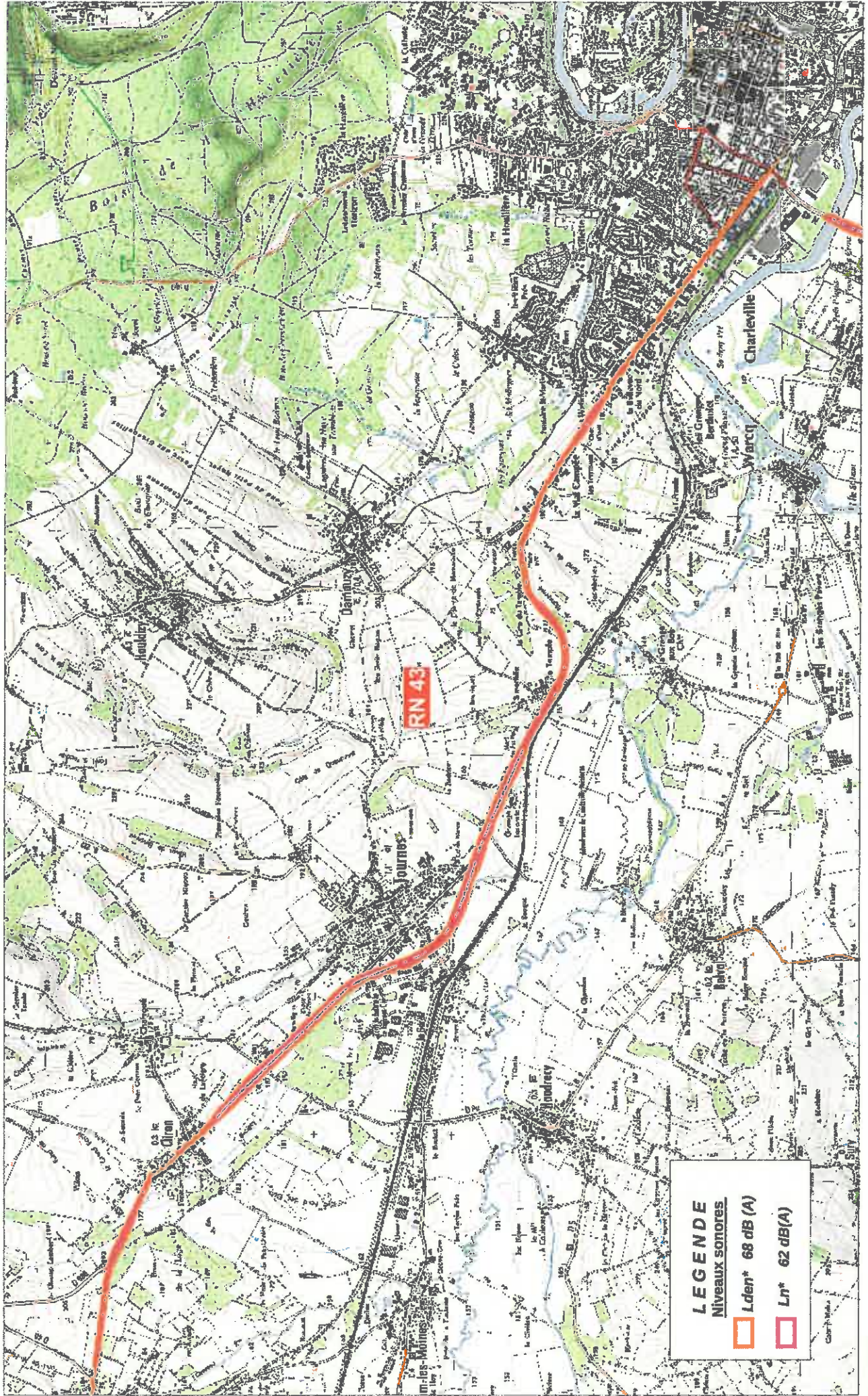
Concession : DDTM  
 Sources : ©IGN/SOAN 2003/2010  
 Carte : C\_PN6\_010/009  
 5 février 2018

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)

\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))  
 \* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))

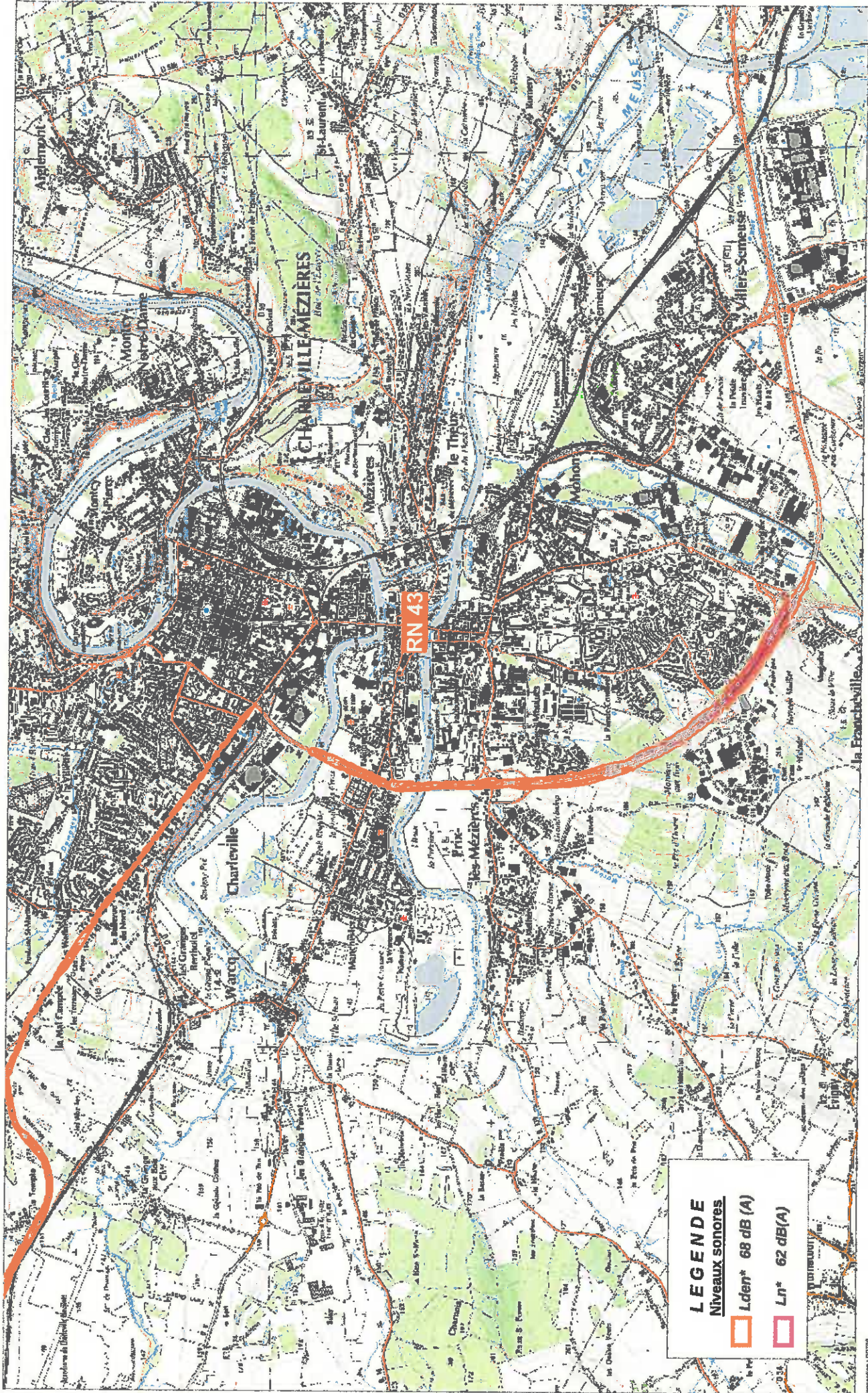


**Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées**  
**Réseau Etat non concédé : RN 43**





**Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées**  
**Réseau Etat non concédé : RN 43**



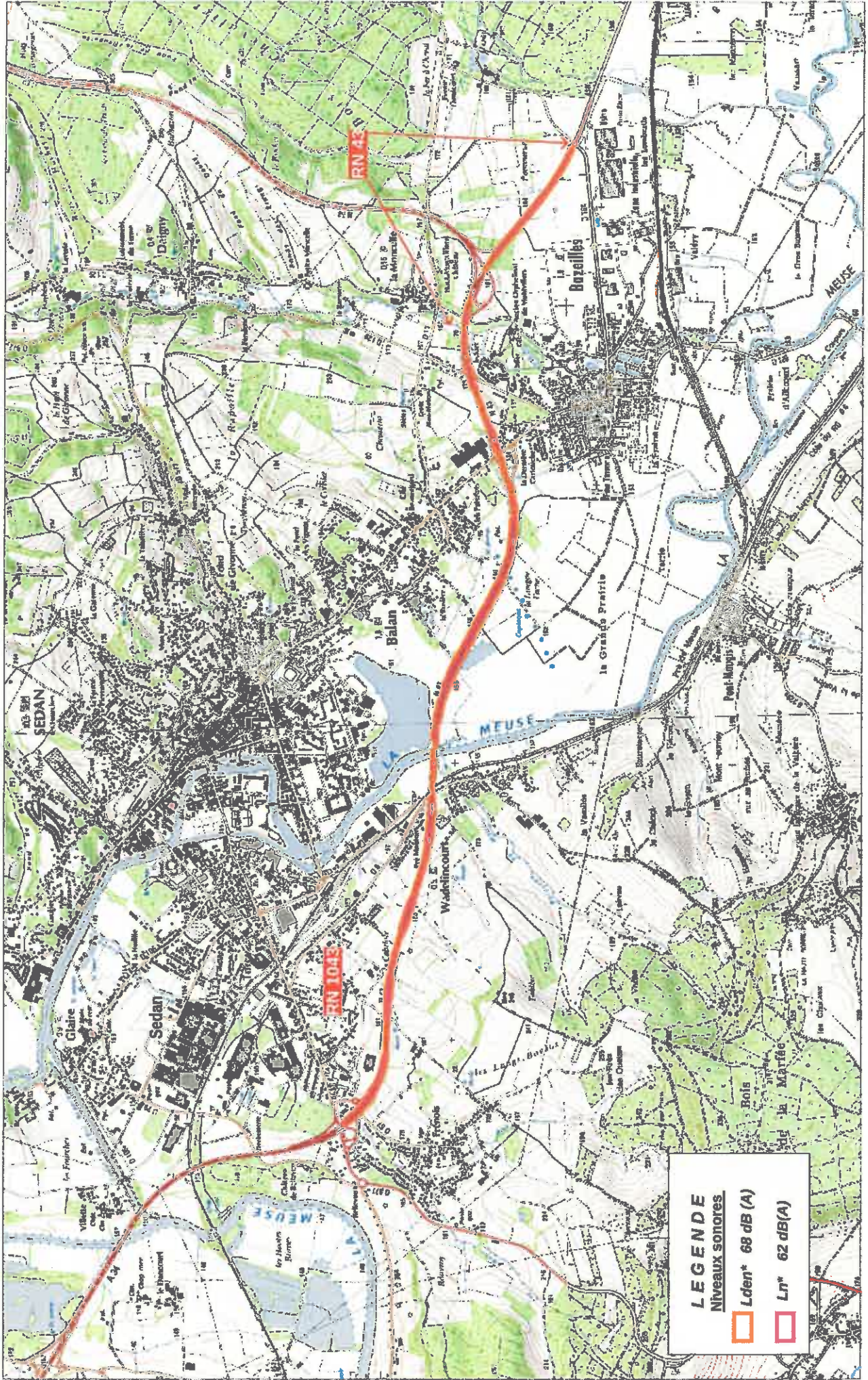
**LEGENDE**  
**Niveaux sonores**

**Lden\*** 68 dB (A)

**Ln\*** 62 dB(A)



**Carte de type C localisant les zones où les valeurs limites de niveau sonore sont dépassées**  
**Réseau Etat non concédé : RN 1043 - RN 43**



\* Lden (L=level (niveau), d=day (jour), e=evening (soirée), n=night (nuit))

\* Ln (L=level (niveau), n=night (nuit))

Echelle: 1cm = 250 m (format A3)



## Avis administratifs



*Liberté • Égalité • Fraternité*

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Préfet des Ardennes

### **AVIS**

Dans le cadre du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement pour les infrastructures de transports terrestres sur le réseau routier national des Ardennes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, le Préfet des Ardennes lance une consultation publique du 10 juillet au 10 septembre 2018.

Ce document vise à déterminer les moyens et actions pour prévenir les effets du bruit, en réduire les niveaux lorsque cela est nécessaire et à protéger les zones calmes vis-à-vis des nuisances sonores excessives.

Avant son approbation définitive par le Préfet, il est soumis à la consultation du public et disponible du 10 juillet au 10 septembre 2018 sur le site internet de la Préfecture des Ardennes : [http:// www.ardennes.gouv.fr/ppbe-3eme-echeance-a2649.html](http://www.ardennes.gouv.fr/ppbe-3eme-echeance-a2649.html).

Un registre papier pour recueillir les observations est disponible :

- À la Direction Départementale des Territoires : 3, rue des Granges Moulues à Charleville-Mézières (ouverture du lundi au vendredi de 9 h à 11 h 30 et de 14 h à 16 h 30) ;
- À la Préfecture des Ardennes : 1, place de la Préfecture à Charleville-Mézières (ouverture du lundi au vendredi de 8 h 30 à 11 h 30 et de 13 h 30 à 16 h 30).





# Guide des demandes d'aménagement sur le réseau routier national

LE CONTEXTE

Le réseau routier national non concédé est composé d'environ 12 000 kilomètres de routes et d'auto-roues. L'État, propriétaire, gestionnaire et exploitant de ce réseau, veille au respect de sa vocation première qui consiste à écouler, dans les meilleures conditions possibles en termes de sécurité et de fiabilité des temps de parcours, le trafic routier de transit et d'échanges longue distance.

Tout aménagement impactant le réseau routier national doit donc recueillir préalablement à sa réalisation l'accord de l'État sur son opportunité et ses modalités de réalisation, afin de maintenir la cohérence, les fonctionnalités et la sécurité du réseau national.

Ce document s'adresse au porteur des projets (collectivité, établissement public, aménageur ou acteur économique privé) ayant un impact sur le réseau routier national. Son objectif est de présenter les procédures auxquelles est soumise la réalisation de ces projets et le cadre général dans lequel les dossiers sont instruits.

Le présent document s'appuie sur les textes suivants :

- l'instruction du gouvernement du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, disponible sur internet ([http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20149/met\\_20140009\\_0100\\_0033.pdf](http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO20149/met_20140009_0100_0033.pdf)) ;
- l'instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, disponible auprès de vos contacts locaux ;
- l'instruction technique relative au système de management de la qualité dans les services routiers, disponible auprès de vos contacts locaux.

LES DEMARCHES

**1** En premier lieu, le porteur de projet doit réaliser un dossier d'opportunité et le transmettre au représentant local de l'État compétent. Les coordonnées de ce dernier se trouvent sur le site internet du ministère (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Présentation-des-services-routiers.html>). Le dossier d'opportunité doit contenir les éléments rappelés dans l'encadré situé au verso de ce guide.

**2** Le représentant local de l'État vérifie la complétude du dossier, peut demander des compléments et évalue les impacts du projet sur les conditions d'écoulement du trafic actuel ou futur (horizon 20 ans) et la sécurité du réseau routier national. Sauf dans le cas particulier de projets aux impacts très localisés, il transmet le dossier d'opportunité à l'administration centrale avec son avis.

**3** L'administration centrale dispose de deux mois pour décider si elle se prononce sur l'opportunité du projet. En l'absence de réponse à l'issue de ce délai, la décision d'opportunité est automatiquement considérée comme relevant du représentant local de l'État.

**4** Si l'administration centrale décide de se prononcer sur l'opportunité, elle instruit elle-même le dossier et recueille les avis dont elle a besoin pour éclairer sa décision. Elle peut, le cas échéant, exiger de nouvelles pièces. A l'issue de cette instruction, elle prend une décision d'opportunité du projet, avec ou sans réserve, ou de rejet du projet. Elle fixe les modalités de poursuite du projet et désigne notamment le représentant de l'État chargé des suites de l'instruction, en règle générale le préfet coordonnateur des itinéraires routiers - DIR, sauf si le projet interfère avec des projets d'aménagement.

Si l'administration centrale ne se prononce pas sur l'opportunité, la décision relève du représentant local de l'État, qui instruit le dossier et fixe lui-même les modalités de poursuite de projet le cas échéant.

Une fois la décision en opportunité prise, le porteur de projet rédige en collaboration avec le représentant local de l'État une convention qui fixe les modalités de conception, de réalisation, d'exploitation, de maintenance et de financement du projet. Cette convention peut être visée par l'administration centrale. Des exemples de convention peuvent être trouvés auprès des correspondants locaux en DIR et en DREAL.

**5** Les études, procédures et travaux sont réalisés en respectant les obligations réglementaires et techniques mentionnées dans la convention. Le porteur de projet est notamment soumis à l'ensemble des procédures de sécurité et environnementales auxquelles est soumis l'État sur son réseau. Ces procédures peuvent être conséquentes et il convient donc d'anticiper et de prendre en compte les délais induits.

**6** À la fin des travaux, si la convention le prévoit, des parties ou sections du projet peuvent être remises à l'État.

**1 - Dossier d'opportunité**

**2 - Évaluation au niveau local**

**2 mois**

*(durée indicative)*

**3 - Évaluation (si besoin)**

**au niveau central**

**2 mois**

*(durée maximale)*

**4 - Instruction du dossier  
(locale ou centrale) Convention**

**Entre 2 et 6 mois**

*(durée indicative en fonction  
des enjeux du projet)*

**5 - Réalisation des études  
et des procédures**

**Entre 1 et 3 ans**

*(durée indicative en fonction  
des enjeux du projet)*

**6 - Remise d'ouvrage**

*(le cas échéant)*

Le dossier d'opportunité doit permettre au représentant de l'État d'apprécier l'intérêt du projet et son impact sur les conditions d'écoulement du trafic et la sécurité du réseau routier national.

Le niveau de détail du dossier doit être proportionné aux enjeux.

### A - Nature et justification des besoins à assurer

Il s'agit de présenter les besoins que le projet doit satisfaire ou les problèmes auxquels il doit remédier (nouveau besoin de mobilité, desserte d'une zone d'activité, point local de congestion, ...) en appuyant la présentation sur un diagnostic de l'existant et de son évolution à court, moyen et long terme. Ce diagnostic balayera l'ensemble des thématiques jugées nécessaires à la démonstration de l'opportunité du projet. À chaque fois que cela sera possible, des données chiffrées seront fournies.

### B - Description des solutions techniques et de leurs impacts

L'ensemble des solutions techniques pertinentes envisagées doivent être décrites au niveau des grands principes techniques, et accompagnées de plans à l'échelle et au niveau de détails adaptés.

Il conviendra de montrer que le périmètre géographique retenu est adapté aux enjeux et de garantir l'exhaustivité des solutions envisagées et de leurs impacts.

Pour chaque solution envisagée, il faudra mettre en évidence :

- Les impacts sur le territoire dans la zone d'influence du projet ;
- Les impacts sur le réseau routier national en termes de modifications des caractéristiques techniques de certaines sections, des conditions d'écoulement du trafic et des considérations de sécurité des usagers. Lorsque les enjeux le justifient, une étude de trafic avec projections au long terme devra être fournie. Elle présentera clairement le périmètre, les hypothèses et les horizons de l'étude (a minima un scénario de référence et un scénario de projet avec des projections à horizon 20 ans) ;
- Les impacts éventuels en phase travaux devront être appréciés à ce stade s'ils sont importants pour le RRN. Une étude de trafic dynamique pourra être nécessaire pour appréhender l'ensemble des impacts ;
- Les éventuels enjeux environnementaux. Il s'agit surtout d'identifier et de hiérarchiser les enjeux, ceux-ci seront approfondis lors des études ultérieures ;
- Le cas échéant, la position des acteurs locaux par rapport à la solution proposée.

À l'issue de cette présentation, il conviendra d'identifier une solution privilégiée en argumentant ce choix.

### C - Coût et financement

Le dossier fournit le coût d'investissement des solutions prises en considération et indique pour la solution privilégiée quel est le plan de financement envisagé et le degré de maturité de celui-ci (engagement de principe, délibérations, ...).

Dans le cas où des parties ou sections du projet seraient remises à l'État, une prise en charge des frais supplémentaires générés par la gestion de l'ouvrage par les services de l'État pourra être sollicitée.

**DIR** : Direction Interdépartementale des Routes

**DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

**Étude de trafic dynamique** : une étude de trafic dynamique permet de simuler véhicule par véhicule les conditions d'écoulement du trafic.

**Horizon de l'étude** : un horizon dans une étude de trafic est une date à laquelle l'on se projette afin de vérifier les conditions d'écoulement du trafic.

**Préfet coordonnateur des itinéraires routiers** : préfet du département du chef-lieu de la région dans laquelle le siège de la DIR concernée est situé.

**RRN** : Réseau routier national

**Scénario de projet** : un scénario de projet prend en compte l'ensemble des aménagements sur la zone du projet envisagé, y compris le projet.

**Scénario de référence** : un scénario de référence prend en compte l'ensemble des aménagements sur la zone du projet envisagé à l'exception de ceux relevant du projet lui-même.

**Trafic routier d'échange** : le trafic routier d'échange correspond aux véhicules dont soit l'origine, soit la destination se situe dans une zone donnée à proximité de l'infrastructure concernée.»

**Trafic routier de transit** : le trafic routier de transit correspond à l'ensemble des véhicules qui pour une zone donnée la traverse sans s'y arrêter.