



PRÉFET DES ARDENNES

# Résumé non technique

## Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) État 3<sup>ème</sup> échéance (révision de la 2<sup>ème</sup> échéance) 2019 - 2024

**Concernant les infrastructures du réseau ferré dans le département des Ardennes dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains**

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



**Direction départementale des territoires des Ardennes**

## 1 . Généralités sur le bruit

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

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être.

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

## 2 . Cadre réglementaire et réalisations dans les Ardennes

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

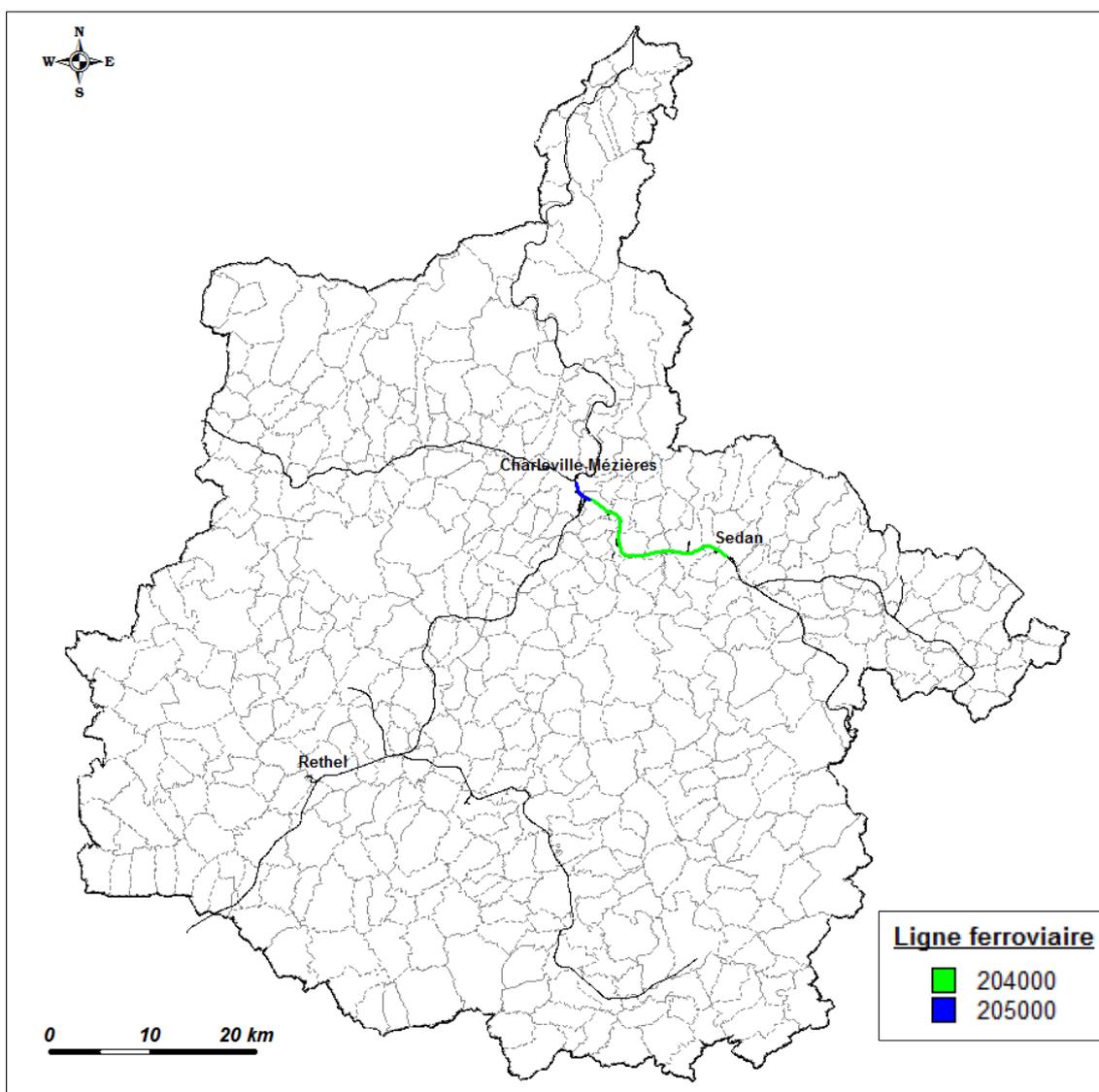
1. Réalisation des CBS pour le 30 juin 2007 et des PPBE pour le 18 juillet 2008 pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, les voies ferrées de plus de 60 000 passages de trains par an, les aérodromes de plus de 50 000 mouvements par an ainsi que les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Dans les Ardennes, seulement concernées par le premier point, les CBS et le PPBE correspondant ont été arrêtés respectivement en 2008 et en 2012 par le préfet.
2. Réalisation des CBS pour le 30 juin 2012 et des PPBE pour le 18 juillet 2013 pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, les voies ferrées de plus de 30 000 passages de trains par an ainsi que les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Dans les Ardennes, concernées par les deux premiers points, les CBS et le PPBE du réseau routier national ont été arrêtés par le préfet en 2013. Le PPBE du réseau ferroviaire a été arrêté en 2014. Les PPBE du conseil départemental pour les voies départementales et de la ville de Charleville-Mézières pour ses voies communales ont été arrêtés en 2019.

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. Les CBS révisées ont été présentées au comité bruit départemental le 8 février 2018 et ont été approuvées par le préfet des Ardennes le 5 mars 2018.

Le présent PPBE concerne les infrastructures du réseau ferré pour la 3<sup>ème</sup> échéance. Il a été élaboré, sous l'autorité du préfet, par la direction départementale des territoires, en collaboration rapprochée avec SNCF Réseau. Après une identification des zones bruyantes, les mesures de réduction du bruit ont été définies, et le projet de PPBE rédigé et validé par le comité bruit départemental, qui rassemble tous les partenaires concernés. Il a ensuite fait l'objet d'une consultation du public pendant deux mois. Puis, le PPBE a été arrêté par le préfet des Ardennes, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite donnée aux observations.

### 3 . Résultats du diagnostic

Les infrastructures concernées par le présent PPBE sont les suivantes :



Lignes	début	finissant	pkd début	pkd fin
205000	Charleville-Mézières	Villers-Semeuse	141+993	140+642
204000	Villers-Semeuse	Sedan	140+642	158+515

Pour une meilleure homogénéisation des cartes, les lignes 205000 et 204000 sont regroupées en une seule appelée L204000.

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

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

Indicateur de bruit	Route et/ou ligne à grande vitesse (LGV)	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV + voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h – 22h)	70 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
LAeq (22h – 6h)	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
Lden (somme des niveaux sonores pondérés 6h – 18h / 18h – 22h / 22h – 6h)	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
Ln (niveau sonore de nuit 22h – 6h)	62 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)

3. Critère d'antériorité : satisfait pour un bâtiment d'habitation si sa date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ou antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995. Dans le cas d'établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, la date d'autorisation de construire doit être antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté les concernant, pris en application de l'article L 571-10 du code de l'environnement.

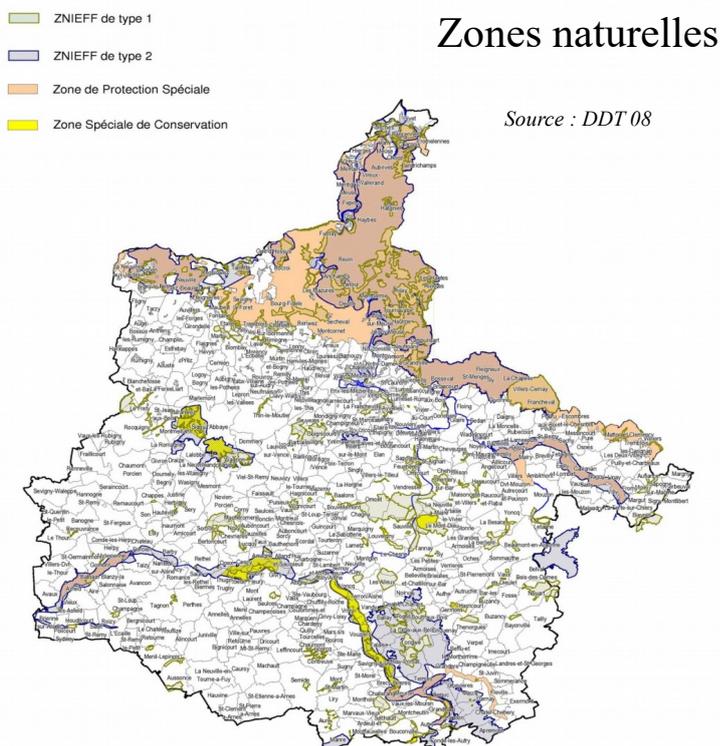
Les résultats du diagnostic pour ce PPBE sont les suivants :

Nombre de personnes exposées de jour	Nombre de personnes exposées de nuit	Nombre de bâtiments de santé exposés	Nombre de bâtiments d'enseignement exposés
354	537	0	0

## 4. La prise en compte des zones calmes

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

Le préfet sera alors particulièrement attentif au niveau de bruit, à la qualité environnementale et à la cohérence avec les documents de planification (SCoT...), de transport (plans de déplacement urbain...) et d'environnement.



## 5. Mesures de réduction du bruit mises en oeuvre depuis 2009

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

- mise en place d'un site internet unique pour tous les services de l'Etat ;
- implication de l'État lors de l'élaboration d'un document d'urbanisme par une collectivité via un porter à connaissance et l'association des services à la démarche ;
- mise en place d'un comité bruit départemental ;
- approbation en 2012 de la révision du classement sonore du réseau ferré ;
- approbation en 2013 des cartes de bruit stratégiques du réseau ferré 2<sup>ème</sup> échéance ;
- approbation en 2014 du PPBE du réseau ferré 2<sup>ème</sup> échéance ;
- approbation en 2017 de la révision du classement sonore du réseau ferré ;
- approbation en 2018 des cartes de bruit stratégiques du réseau ferré de la 3<sup>ème</sup> échéance ;
- approbation en 2019 de la révision du classement sonore du réseau ferré.

### 5.2. Protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

- prévention des nuisances sonores dans le cadre de projets d'aménagement de lignes ferroviaires ;
- mise en place de mesures de réduction adaptées (écran, modelés acoustiques ou isolation de façades) si les seuils réglementaires risquent d'être atteints ou dépassés.

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

- mise en place d'isollements acoustiques adaptés pour les locaux d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé, d'action sociale et de tourisme à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral
- renouvellement voie-ballast ou renouvellement d'appareil de voie sur les lignes suivantes :

Ligne et PK	Année
204000 du PK 153,819 au PK 174,805	2015
204000 du PK 144,540 au PK 187,600	2016
205000 du PK 140,600 au PK 140,800 (gare de Mohon)	2019

- remplacement d'ouvrages d'art métalliques par des ouvrages béton en 2014 au PK 150,533 et en 2016 aux PK 141,868 et 142,237.

## 6. Mesures de réduction du bruit programmées pour 2019-2024

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

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

Dans ce contexte, les mesures envisagées pour 2019-2024 sont les suivantes :

- l'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 2009 ;
- il révisera le classement sonore en 2024, conformément à la circulaire du 25 mai 2004 qui impose la révision du classement sonore au minimum tous les 5 ans ;
- les travaux détaillés dans le tableau ci-dessous seront effectués :

Date prévisionnelle des travaux	Numéro de ligne	Travaux
2020	204000	Remplacement du tablier du pont-rail (PK 175+100) situé à Sachy, en poutrelles enrobées
2023	204000	Renouvellement de 4 appareils de voie en gare de Lumes
2023	204000	Suppression d'aiguilles en gare de Margut-Fromy
2019-2020	205000	Renouvellement voie / ballast entre Saint-Rémy-le-Petit et Le Châtelet sur Voie 1
2020	205000	Renouvellement d'appareils de voies en gare de Mohon
2021	205000	Renouvellement d'appareils de voie sur le site de Rethel
2021	205000	Renouvellement d'appareils de voies sur le site de Mohon
2023	205000	Renouvellement ballast et traverses entre Saint-Rémy-le-Petit et Le Châtelet
2023	205000	Renouvellement voie / ballast des voies à quai 1-2-3-4 en gare de Charleville

## 7. Financement des mesures programmées ou envisagées

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