



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES ARDENNES

DEPARTEMENT DES ARDENNES

PPBE Etat

**Plan de prévention du bruit dans l'environnement (État)
dans les Ardennes**

Rapport de présentation

Directive européenne
relative à l'évaluation et à la gestion
du bruit dans l'environnement

**Direction départementale des territoires des
Ardennes**

Sigles les plus souvent utilisés

ADEME	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
CE	Communauté Européenne
CETE	Centre d'Études Techniques de l'Équipement
dB	Décibel
dB(A)	Décibel pondéré A (pondéré en fonction des caractéristiques physiologiques de l'oreille humaine)
DDT	Direction Départementale des Territoires
DIR	Direction Interdépartementale des Routes
Dn,T,A,tr	Valeur de l'isolation acoustique entre l'extérieur et un local
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
LAeq	Niveau de bruit équivalent pondéré A
Lden	Niveau de bruit composite représentatif de la gêne d'une journée (den= day evening night)
LGV	Ligne à Grande Vitesse
Ln	Niveau sonore Laeq (22h-6h)
MEDDTL	Ministère de l'Écologie du Développement Durable des Transports et du Logement
PAC	Porter A Connaissance
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PNB	Point Noir Bruit
RD	Route Départementale
RFF	Réseau Ferré de France
RN	Route Nationale
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
TER	Train Express Régional

Table des matières

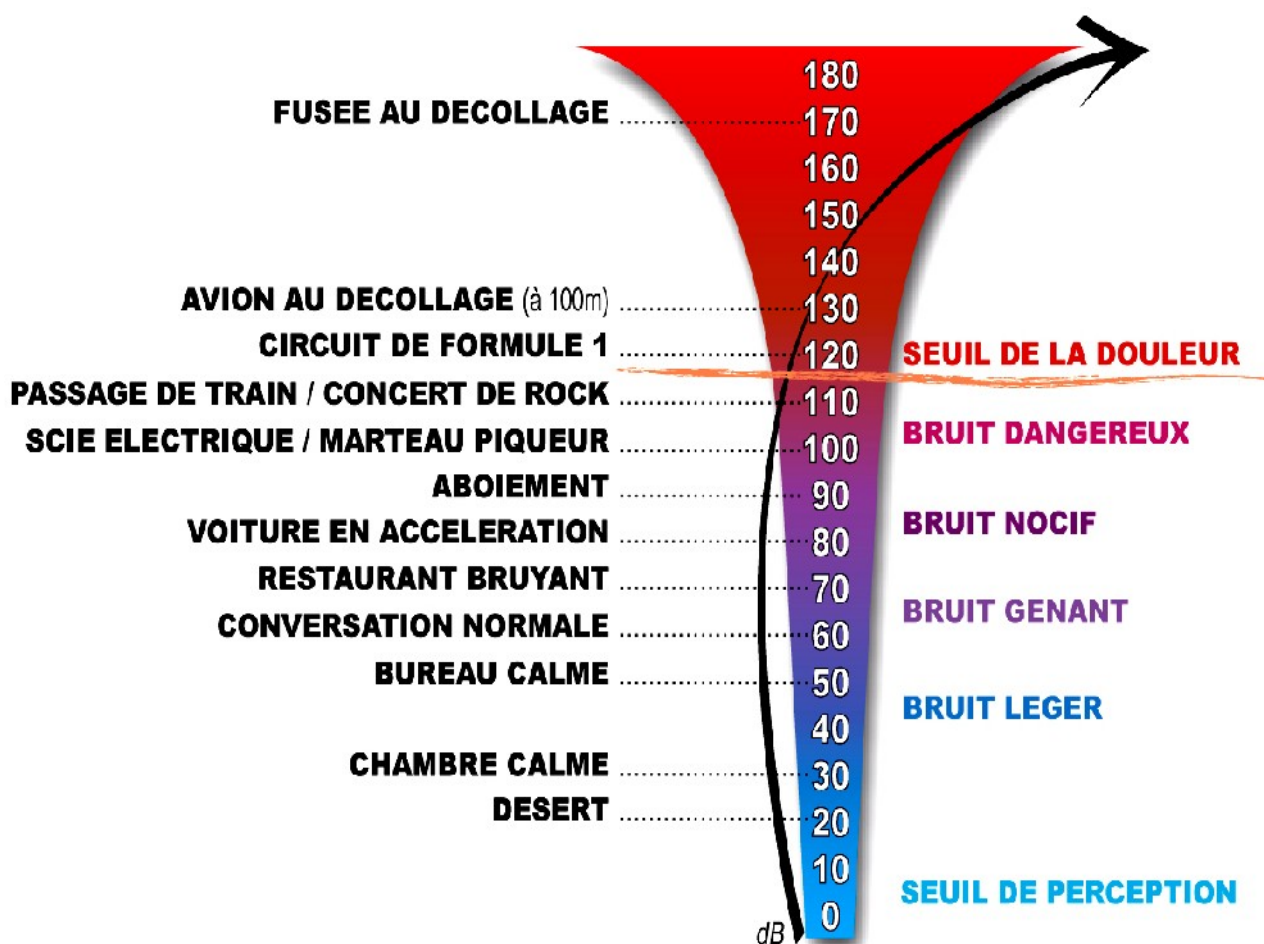
1. INTRODUCTION	4
2. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE	6
2.1. Loi « bruit » du 31 décembre 1992 (articles L 571-1 à L 571-26 et R 571-1 à R 571-14 du code de l'environnement)	6
2.1.1. Mesures préventives.....	7
2.1.2. Classement des voies bruyantes.....	7
2.1.3. Mesures de résorption.....	8
2.1.4. Observatoire du bruit.....	9
2.2. Directive européenne « Évaluation et gestion du bruit dans l'environnement »	10
2.2.1. Sources de bruit.....	10
2.2.2. Autorités compétentes.....	11
2.2.3. La mise en œuvre.....	11
3. LES CARTES DE BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DE L'ETAT	12
3.1. Les quatre types de cartes	13
4. PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)	14
4.1. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État	14
4.2. La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État	14
4.3. Les principaux résultats du diagnostic	16
5. LA PRISE EN COMPTE DES « ZONES CALMES »	17
6. LA DESCRIPTION DES MESURES REALISEES, ENGAGEES OU PROGRAMMEES	19
6.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998	19
6.1.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles.....	19
6.1.2. La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes....	19
6.2. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées prévues entre 2008 et 2013	20
7. LE FINANCEMENT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES	22
8. LA JUSTIFICATION DU CHOIX DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES	22
9. L'IMPACT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES SUR LES POPULATIONS	23
10. LA NOTE CONCERNANT LA CONSULTATION DU PUBLIC	24
11. LES ANNEXES	24

1. INTRODUCTION: BRUIT ET SANTE

Les nuisances sonores prennent une part sans cesse plus importante dans les préoccupations des Français. La dernière enquête sur la qualité de vie des Français confirme cette tendance : parmi les nuisances recensées dans les communes de plus de 50.000 habitants, le bruit arrive en première position dans les causes d'insatisfaction des ménages, devant le manque de sécurité et la pollution. C'est le bruit des transports qui est le plus fortement ressenti: le développement des infrastructures de transports terrestres, aussi bien routières que ferroviaires, engendre des nuisances sonores de plus en plus mal ressenties de la part des populations riveraines.

Le bruit est une vibration de l'air qui se propage. Il peut devenir gênant lorsque, en raison de sa nature, de sa fréquence ou de son intensité, il est de nature à causer des troubles excessifs aux personnes ou des dangers, à nuire à la santé ou à porter atteinte à l'environnement. L'unité de mesure des sons est le décibel (dB) qui correspond à la plus petite pression acoustique susceptible d'être perçue par l'homme.

Quelques repères :



L'incidence du bruit sur les personnes est abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel dB. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement....		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	C'est augmenter le niveau sonore de	C'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	Très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le diffère de 3dB
4	6 dB	Nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	De manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100 000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra le passage de 10 voitures simultanément pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort, L'augmentation est alors de 10 dB environ. L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences. Il est donc nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière le décibel pondéré A ou dB(A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. La démarche initiée par la directive européenne s'attache à prendre en compte la problématique du bruit « au sens large » et pas seulement sous le seul angle du bruit perçu à l'intérieur des bâtiments.

Le seuil de référence : 0 dB(A)

Il correspond au niveau de pression acoustique minimal pour qu'un son puisse être perçu de nos oreilles. A ces faibles niveaux, nous captions les sons provenant de notre propre corps (articulations, battements de cœur, circulation sanguine, etc.) ce qui peut être déstabilisant.

Le seuil de risque : 80 dB(A)

Il s'agit d'une valeur importante qui sert de base à la réglementation « bruit au travail ». A partir de ce seuil, l'employeur se doit d'apporter une information sur les risques auditifs encourus, de proposer un contrôle de l'audition (facultatif) et de mettre à disposition de ses salariés des protections auditives adaptées. A partir de 80 dB(A), la durée d'exposition à la source de bruit est un facteur important de risque.

Le seuil de danger : 85 dB(A)

Toujours selon la réglementation « bruit au travail », lorsque le salarié est exposé à un niveau de 85 dB(A) sur une période de 8h, le port de protections auditives est obligatoire.

Le seuil de douleur : 120 dB(A)

Le seuil de 120 dB(A) marque le début de la douleur. Nos oreilles nous font mal. C'est un message d'alerte qui arrive bien tard.

En effet, les seuils de danger et de douleur sont séparés de 35 dB(A), soit une pression 56 fois plus importante. Et paradoxalement, la dégradation des cellules ciliées de nos oreilles survient bien avant d'avoir mal.

Des repères pour évaluer le niveau sonore

Vous êtes exposés à 85 dB(A) et plus :

- Lorsque vous êtes obligé de crier pour avoir une conversation avec une personne située face à vous ;
- Si vos voisins entendent distinctement le son de votre baladeur dans les transports en commun ;
- Si l'on peut entendre de l'extérieur le son de votre autoradio toutes fenêtres fermées.

On peut qualifier le bruit grâce à trois critères :

- la quantité de son émis : c'est l'énergie libérée pour produire le bruit. On mesure cette quantité en décibels (dB) en intégrant une notion de durée (c'est l'indice LEQ)
- l'émergence du bruit : un bruit est d'autant plus audible qu'il émerge du fond sonore ambiant. Certains bruits de chantiers sont désagréables parce qu'ils émergent de façon importante à intervalle plus ou moins régulier (bruits de chocs)
- la qualité du bruit : à énergie libérée égale, un concert symphonique émet un son de bien meilleure qualité qu'une route nationale...

Ainsi un bruit de forte intensité peut pourtant être considéré comme agréable. Le bruit désagréable (appelé aussi nuisance sonore) est un son de mauvaise qualité qui envahit l'environnement sonore et qui n'est pas désiré.

A ce titre, la plupart des recherches menées ces trente dernières années de par le monde, montrent que la sensation de gêne est dépendante de 3 facteurs avec une répartition par tiers :

- le niveau de bruit mesuré
- le contexte
- la sensibilité individuelle.

Pour un même bruit, à même niveau sonore, une personne peut se sentir très gênée alors qu'une autre considérera ce son comme négligeable.

2. LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

2.1. Loi « bruit » du 31 décembre 1992 (articles L 571-1 à L 571-26 et R 571-1 à R 571-14 du code de l'environnement)

Les dispositions de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992, relative à la lutte contre le bruit, ont pour objet de « prévenir, supprimer, ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement ».

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi bruit du 31 décembre 1992. Deux articles du code de l'environnement proposent des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

2.1.1. Mesures préventives

La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées) sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 du code de l'environnement précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

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 respectent ces engagements qui font l'objet de suivis réguliers au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992. C'est le cas notamment dans les Ardennes de l'autoroute A304.

2.1.2. Classement des voies bruyantes

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

Il s'agit de classer le réseau de transport terrestre en tronçons s'étendant de part et d'autre d'une infrastructure classée, auxquels sont affectés une catégorie sonore et de délimiter des secteurs dits « affectés par le bruit » dans lesquels les futurs bâtiments sensibles (notamment d'habitation) devront présenter une isolation acoustique renforcée.

Catégorie	1	2	3	4	5
Secteur	300 mètres	250 mètres	100 mètres	30 mètres	10 mètres

Un secteur « affecté par le bruit » est une zone qui s'étend de part et d'autre d'une infrastructure classée, jusqu'à 300 mètres maximum. La largeur maximale du secteur dépend de la catégorie. Cette zone destinée à couvrir l'ensemble du territoire où une isolation acoustique renforcée est nécessaire.

Les articles R571-32 à R571-43 du code de l'environnement précisent les modalités d'application de l'article L571-10 du code de l'environnement. L'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore, concernent toutes les routes écoulant plus de 5000 véh/j et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/j, c'est-à-dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne, 2002/49/CE.

La réglementation ne vise pas à interdire de futures constructions (il ne s'agit pas d'une servitude d'utilité publique), mais de faire en sorte qu'elles soient suffisamment insonorisées. Il s'agit d'une règle de construction relevant de la responsabilité du constructeur. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme, opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de mettre en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux

conformes à la réglementation en vigueur.

Dans le département des Ardennes, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêté n°2010-198 du 5 mai 2010.

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet de la direction départementale des territoires (onglet « Grand Public » Transport et déplacement – le bruit dans les Ardennes). Conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local d'Urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation de reporter ces informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Une nouvelle procédure de révision sera initiée en 2012 (recueil des données trafic en 2011), pour un aboutissement en 2013, afin de classer les éventuelles nouvelles infrastructures concernées et mettre à jour si nécessaire, le niveau de classement des voies existantes

2.1.3. Mesures de résorption

Un programme national de résorption des points noirs bruit du réseau routier et ferroviaire a été mis en place, suite aux circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004. Ce programme a eu pour objectif de recenser des informations relatives aux zones de bruit critique de tous les réseaux confondus et des informations relatives aux points noirs bruit du réseau national.

Définition d'un point noir bruit (PNB)

On définit un point noir bruit selon trois critères:

- 1) la sensibilité du bâtiment sensibles (habitation, soin, santé, enseignement et action sociale)
- 2) le dépassement d'au moins une des valeurs limites suivantes sur la façade la plus exposée:

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

Indicateur français : LAeq (niveau sonore équivalent correspondant à la moyenne énergétique des niveaux présents pendant une période donnée).

Indicateurs européens : Lden (somme des niveaux pondérés 6h – 18 h / 18h – 22 h / 22h – 6 h)
Lnight (niveau sonore de nuit 22h - 6h)

- 3) l'antériorité

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
 - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables
 - 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
 - 4° mise en service de l'infrastructure
 - 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) 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 L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

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

Un changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

2.1.4. Observatoire du bruit

Dès la parution de la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et de ses décrets d'application, l'État a mis en place, dans le cadre d'un plan national d'actions contre le bruit en date du 6 octobre 2003 (succédant à celui du 10 novembre 1999), un observatoire du bruit et des programmes de résorption des points noirs du bruit (PNB) sur son réseau routier et ferroviaire.

Le plan d'action mis en place dans les Ardennes depuis 2003 s'est traduit par différentes étapes:

- construction de bases de données du classement sonore des routes,
- tracé des empreintes sonores,
- pré zonage des zones de bruit critique mono-source,
- diagnostics acoustiques des RN 43, 51, 2051 et 2043, et de l'A34
- diagnostic des zones de bruit critique et des PNB.

Ces observatoires ont permis à l'État, de porter à la connaissance du public un diagnostic des zones de bruit critique et des points noirs bruit et d'appréhender les besoins nécessaires à leur résorption.

2.2. Directive européenne « Évaluation et gestion du bruit dans l'environnement »

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir et réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

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

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

- Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 définit les agglomérations et les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les méthodes d'évaluation de l'exposition au bruit, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.
- La circulaire du 7 juin 2007 traite de la mise en œuvre de l'élaboration des cartes de bruit et de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- La circulaire du 23 juillet 2008 A pour objet de préciser l'organisation de la réalisation des PPBE ainsi que leur contenu pour les infrastructures nationales routières et ferroviaires les plus fréquentées.

En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par le Préfet, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et par l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

2.2.1. Sources de bruit

Pour les grandes infrastructures:

- les routes dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an et les voies ferrées dont le trafic est supérieur à 60 000 passages de trains par an.
- Les aéroports listés par arrêté du 2 avril 2009.

Pour les grandes agglomérations:

- toutes les infrastructures ferroviaires, routières et aéroportuaires, les industries (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation).

2.2.2. Autorités compétentes

Le législateur a souhaité la plus grande pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Pour ce faire, les autorités compétentes sont :

- **Pour les agglomérations**, les cartes de bruits et les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement sont arrêtés par les organes délibérants compétant en matière de lutte contre les nuisances sonores s'il en existe.
- **Pour les infrastructures**,
 - en ce qui concerne **les cartes de bruit** : le Préfet de département quel que soit le réseau concerné, y compris si l'infrastructure traverse une grande agglomération,
 - en ce qui concerne le **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement** :
 - ◆ le Préfet de département pour les infrastructures routières relevant du réseau routier national et pour les grandes infrastructures ferroviaires,
 - ◆ les collectivités gestionnaires de l'infrastructure pour les autres réseaux.

2.2.3. La mise en œuvre

La mise en œuvre de cette directive européenne se déroule en deux étapes pour une application progressive

PREMIERE ECHEANCE

Établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour:

- les routes dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules (soit 16 400 véhicules par jour),
- les voies ferrées dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains (soit 164 trains par jour),
- les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an,
- les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Le département des Ardennes n'est concerné que par le premier item.

LE PRESENT PPBE DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE DE L'ETAT CONSTITUE LA PHASE FINALE DU PROCESSUS ENGAGE PAR L'ETAT DANS LE CADRE DE LA PREMIERE ECHEANCE. DANS LES ARDENNES, C'EST LE SEUL PPBE A METTRE EN PLACE.

DEUXIEME ECHEANCE

Établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour :

- les routes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules par jour)
- les voies ferrées dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains (soit 82 trains par jour)
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le département des Ardennes n'est pas concerné par le dernier point.

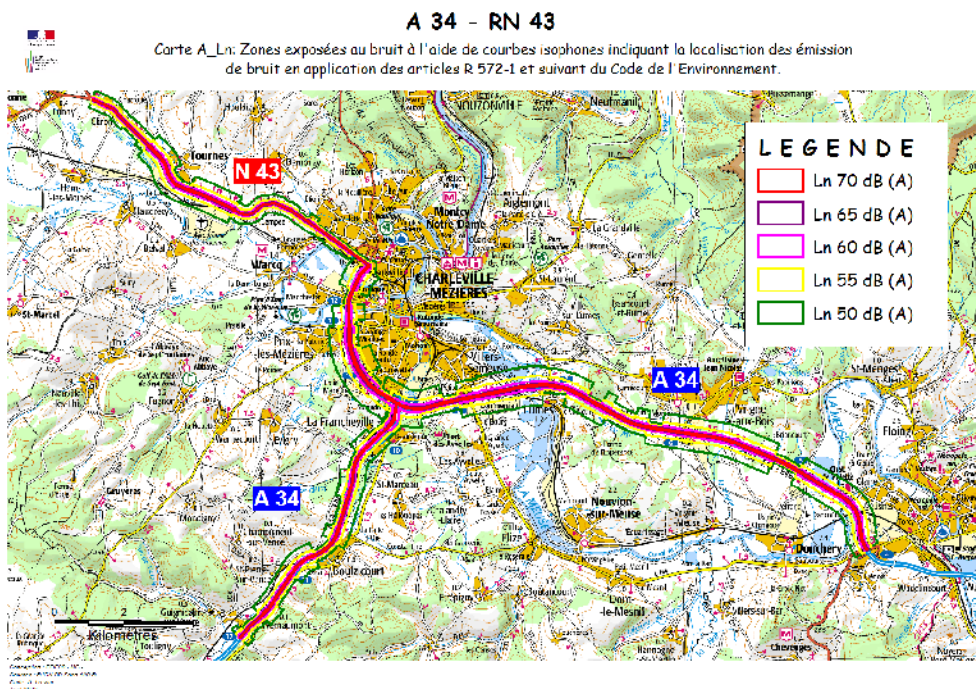
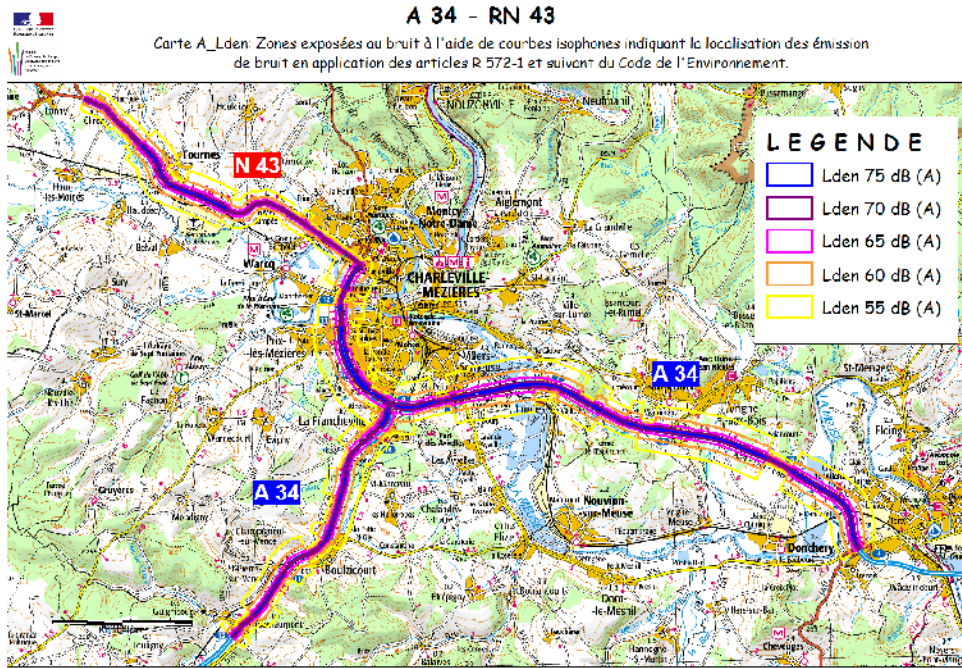
Ces cartes de bruits devront être réalisées avant le 30 juin 2012 et les PPBE avant le 18 juillet 2013 (la durée de validité d'un PPBE étant de 5 ans)

3. LES CARTES DE BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DE L'ETAT

1ère échéance de la directive européenne (6 millions de véhicules/ an)
Infrastructures concernées dans les Ardennes : A34 – RN 43

3.1. Les quatre types de cartes

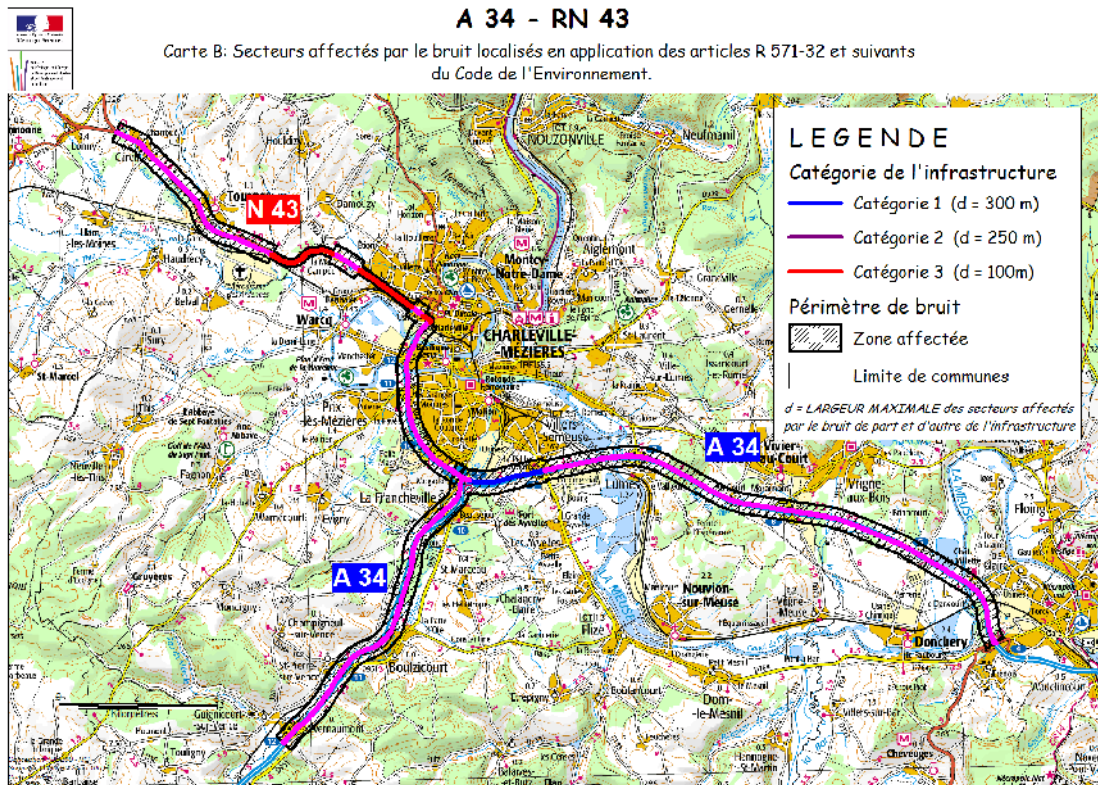
- **Les cartes de type A** : Zones exposées au bruit



Indicateur Lden (période de 24 h) – Palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A)
Indicateur Ln (période nocturne) - Palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A)

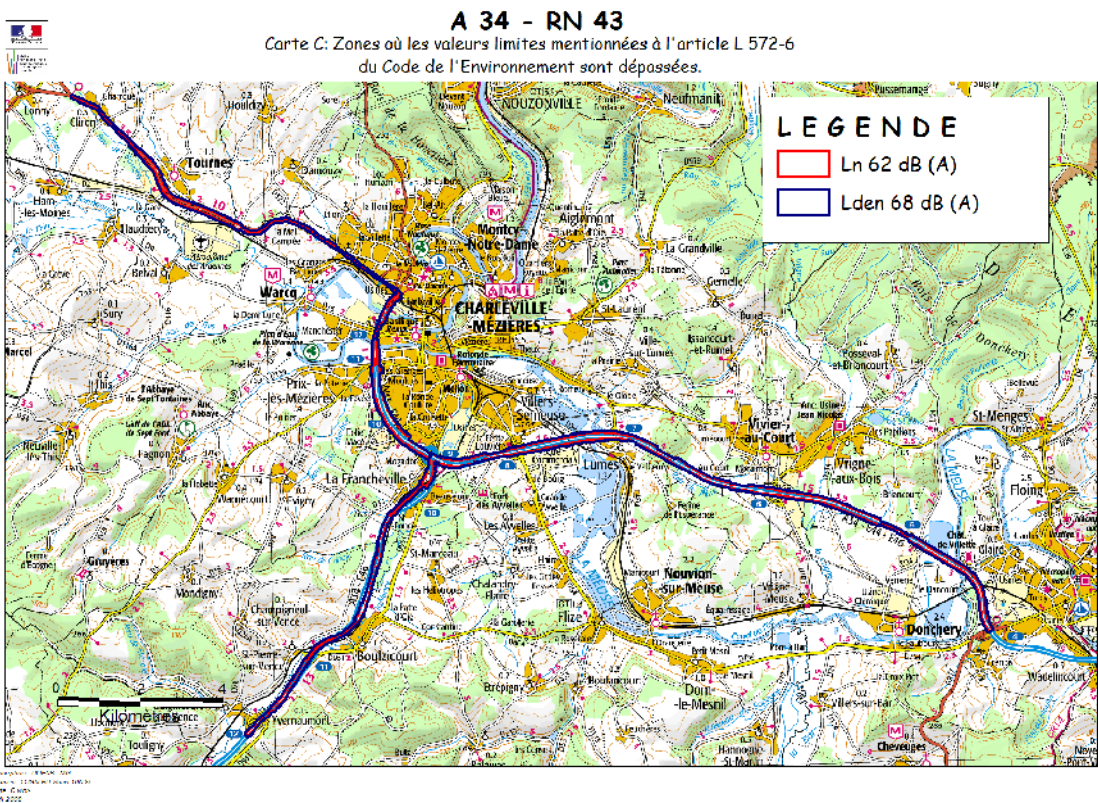
La carte de type B :

Secteurs affectés par le bruit en référence au classement sonore des infrastructures



La carte de type C :

Identification des zones où les seuils sont dépassés – indicateur Lden > 68 dB et Ln > 62 dB



La carte de type D :

Evolution du niveau de bruit en référence aux projets d'infrastructures nouvelles. Dans le département des Ardennes, il n'y a pas à ce jour, de projets identifiés dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an.

Dans le département des Ardennes, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier et ferroviaire national ont été approuvées par l'arrêté préfectoral n° 2008/189 du 09 mai 2008.

4. PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)

4.1. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État

- Infrastructures routières

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
A34	E changeur 4 – Sedan centre	RN 51	24 km	Etat (DIR Nord)
RN43	Charleville-Mézières	RD 40b	15 km	Etat (DIR Nord)

- L'autoroute A 34 permettant de relier Reims à la Belgique compte entre le tronçon de l'échangeur 4 – Sedan et la RN 51, des trafics variant entre 17 000 et 40 000 véhicules/jour dont environ 10% de poids lourds.
- La RN 43 permettant de relier Charleville-Mézières et l'ouest du département compte entre le tronçon de Charleville-Mézières et la RD 40b, des trafics variant entre 25 000 et 60 000 véhicules/jours dont environ 10% de poids lourds.

- Communes concernées:

A34	RN 43
Sedan	Charleville-Mézières
Villers-Semeuse	Cliron
Vivier-au-court	Tournes
Yvernaumont	Warcq

4.2. La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État

Le projet de PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du préfet des Ardennes et par la direction départementale des territoires des Ardennes . Il est le fruit d'une collaboration entre :

- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement - Service de Maîtrise d'Ouvrage des routes non concédées
- la direction interdépartementale des routes du Nord
- la DDT des Ardennes
- le CETE de l'est
- les maires des communes concernées,

Il a vocation à traiter les points noirs du bruit (PNB) identifiés à partir des « cartes C » relatives au dépassement des valeurs limites du bruit.

Un comité de suivi « Bruit » a été constitué, dans le prolongement du comité de pilotage existant, rassemblant les différents partenaires concernés. Il est l'instance de suivi, de concertation et de coordination de l'ensemble de la procédure et s'est réuni à plusieurs reprises.

L'élaboration du PPBE est menée en plusieurs étapes :

- x 1 - identification des zones bruyantes
- x 2 - définition des mesures de réduction
- x 3 - établissement du PPBE
- x 4 - mise en œuvre du planification
- x 5 - évaluation du PPBE

Etape 1:

- Une première phase de diagnostic réalisée par la direction départementale des territoires a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et par l'arrêté du 4 avril 2006. Ce diagnostic s'est essentiellement basé sur les résultats des cartes et le classement sonore des voies arrêtés par le préfet, et sur l'importante base de données des zones de bruit critique et des points noirs du bruit contenue dans les observatoires départementaux du bruit (routier et ferroviaire). Il a été complété par l'étude d'identification des points noirs dépassant les seuils et du nombre de personnes exposées, réalisée par le centre d'études techniques de l'équipement de l'Est pour le compte de la direction départementale des territoires sur le réseau national du département en 2010.

Etape 2:

- A l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisé. La direction départementale des territoires a conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts. Compte tenu des moyens financiers à disposition, ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE (les 5 années à venir), mais aussi les études complémentaires nécessaires et à prévoir sur cette même période pour poursuivre l'action.

Etape 3

- La direction départementale des territoires a rédigé un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées. Ce projet a été présenté en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE, à l'ensemble des organismes et collectivités concernées et soumis à la consultation du public du 20 janvier 2012 au 20 mars 2012.
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.

Etape 4:

- La mise œuvre du PPBE de l'Etat sera conduite jusqu'en 2013. Puis, l'étape 5 d'évaluation sera menée à partir du bilan quantitatif et qualitatif des mesures réalisées, établi chaque année écoulée (2011 et 2012) par la DDT.

4.3. Les principaux résultats du diagnostic

Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et de sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préservation des zones calmes.

Les résultats présentés ci-après sont issus de l'observatoire du bruit départemental. Certains sites aux abords des infrastructures routières non concédées ont également fait l'objet de mesures in-situ afin de confirmer ou non le dépassement des valeurs limites. Les décomptes de populations ont été établis à partir d'investigations de terrain plus fines que les cartes de bruit. Le nombre de logements par bâtiment d'habitation ont été recensés et une valeur forfaitaire (deux/trois personnes par logement) a été utilisée.

Voies	Nb de personnes exposées de jour	Nb de personnes exposées de nuit	Nb de bâtiments de santé	Nb de bâtiments d'enseignement
A 34	Environ 45 personnes	Néant	Néant	Néant
RN 43	Environ 860 personnes	Environ 350 personnes	Néant	1

4.4. Objectifs de réduction du bruit à atteindre

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

S'agissant du traitement des zones exposées à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites le long des réseaux routier et ferroviaire nationaux, l'État a retenu comme objectifs de réduction du bruit ceux énoncés dans la circulaire du 25 mai 2004 relative à la résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité également énoncé dans cette même circulaire.

Dans le cas de la réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modélé acoustique), les objectifs acoustiques sont les suivants:

Objectifs acoustiques après réduction de bruit à la source en dB(A)

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

Dans le cas de la réduction du bruit par le renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs acoustiques sont les suivants :

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

5. LA PRISE EN COMPTE DES « ZONES CALMES »

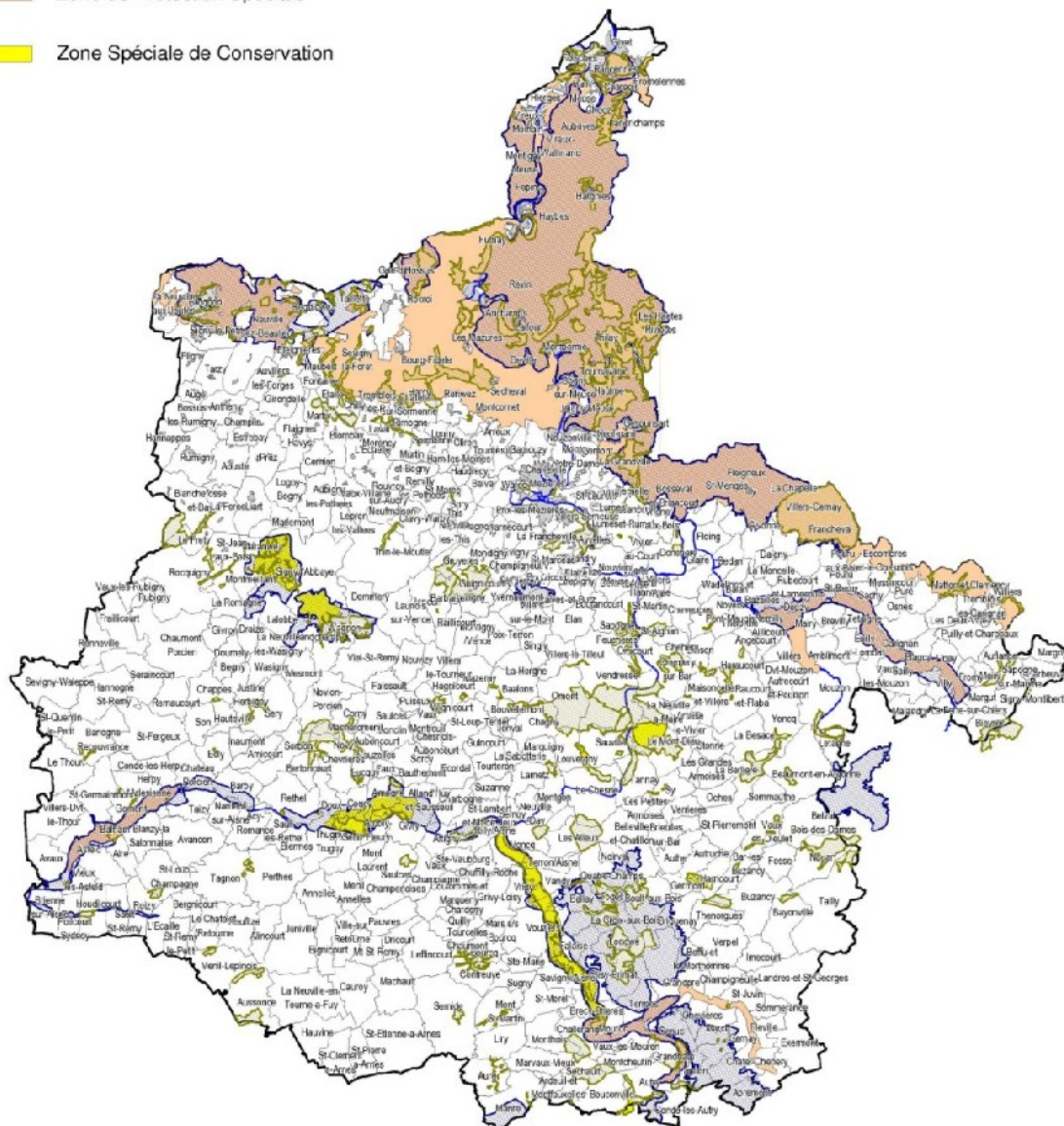
Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde.

La directive européenne 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 Ecologique Faunistiques et Floristiques, Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux, Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager, ...) sur lesquelles le préfet exerce sa responsabilité. Si ces zones sont situées sous l'influence de grandes infrastructures du réseau national, le préfet peut identifier ces espaces remarquables du fait de leur faible exposition au bruit comme des « zones calmes ». Il sera alors particulièrement attentif au niveau de bruit, à la qualité environnementale, aux activités humaines actuelles et prévues, aux enjeux de préservation sur ces zones pour les usages considérés et à la cohérence avec les autres documents de planification, (schémas régionaux d'aménagement, SCOT) de transport (Plans de Déplacement Urbain...) et d'environnement.

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

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



Les critères pour retenir les zones calmes feront l'objet de concertation entre les différents partenaires.

6. LA DESCRIPTION DES MESURES REALISEES, ENGAGEES OU PROGRAMMEES

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

6.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998

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

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

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

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

Les services de la direction départementale des territoires se sont tenus à la disposition des citoyens pour assurer la bonne mise en œuvre de l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat ou de l'article L 571-10 du code de l'environnement.

L'État a engagé en 2001 le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, destiné à disposer d'un inventaire des Points Noirs du Bruit. Cet inventaire est aujourd'hui disponible et intégré à l'Observatoire départemental du bruit mentionné dans l'arrêté préfectoral **n° 2009-342 du 19 octobre 2009**, portant création du comité départemental de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE.

Entre 2000 et 2002, l'État a déterminé le niveau d'exposition des bâtiments sensibles et repéré des bâtiments points noirs bruit du réseau national.

Entre 2003 et 2004, une étude acoustique a été menée sur la section Poix-Terron/ Faissault et Faissault/ Bertoncourt afin d'évaluer la situation acoustique après la mise en service de l'A 34.

En 2009, le CETE de l'Est a établi un premier chiffrage du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

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

6.2. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées prévues entre 2008 et 2013

L'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 1998.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significative d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectant ces engagements feront l'objet de suivis réguliers au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992. C'est le cas notamment du projet de l'autoroute A 304.

Révision du classement sonore

La DDT des Ardennes dispose d'un classement sonore des voies sur tout le département, établi en 1999 et en 2000, identifié par les arrêtés suivants :

- **N° 99/219 du 5 mai 1999** portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau routier national et voies ferrées.
- **N° 2000/453 du 26 septembre 2000** portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau départemental et communal de la commune de Charleville-Mézières.
- **N° 2000/454 du 26 septembre 2000** portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau départemental et communal de la commune de Sedan.
- **N° 2000/455 du 26 septembre 2000** portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau départemental hors des communes de Charleville-Mézières et Sedan.

Depuis ces dates, les hypothèses ayant servi au classement ont évolué (trafics, vitesses...), des voies nouvelles ont été ouvertes et des voies ont changé d'appellation ou de gestionnaire. Ces arrêtés préfectoraux sont aujourd'hui obsolètes.

Pour garder toute son efficacité et sa pertinence, le classement sonore, principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures, doit être mis à jour. La circulaire du 25 mai 2004 impose d'ailleurs la révision du classement sonore au minimum tous les 5 ans.

Il s'agit d'une démarche lourde puisqu'on dénombre plus de 250 km de voies routières classées sur tout le département, pour lesquelles il est indispensable de vérifier les données d'entrée (trafic, vitesse, pente...) et les hypothèses d'évolution, de modéliser les données pour établir le nouveau classement sonore des voies, et enfin de conduire la procédure d'approbation.

Cette action a été entamée en 2010 par la DDT des Ardennes. La révision du réseau routier national et départemental, est concernée par les arrêtés suivants :

- **N° 2010/198 du 5 mai 2010** révision de l'arrêté n° 99/219 et portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau routier national
- **N° 2010/199 du 5 mai 2010** et abrogeant l'arrêté n° 2000/455 portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau départemental hors des communes de Charleville-Mézières et Sedan.

Elle se poursuit en 2011 avec la révision du classement des voies ferrées et des voies communales de Charleville-Mézières et de Sedan.

Les communes et les gestionnaires concernés par cette décision seront consultés avant l'approbation des nouveaux arrêtés et devront intégrer le nouveau classement dans leur PLU par le biais d'une mise à jour.

Amélioration du volet « bruit » dans les Porter à Connaissance (PAC) de l'État

La loi définit le rôle de l'État et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (PLU, SCOT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux tels que définis à l'article L.121.1. du Code l'Urbanisme (à savoir équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes dans le respect du développement durable).

Deux outils assurent l'implication de l'État : le Porter à Connaissance (PAC) et l'association des services de l'Etat à la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme. L'élaboration du document d'urbanisme par les communes est un levier d'action important pour réglementer l'autorisation de construire à proximité de sources sonores, orienter, protéger, éloigner les constructions des sources sonores et diminuer ainsi l'exposition des populations.

Le Porter à Connaissance fait la synthèse des dispositions particulières applicables au territoire, tel que les directives territoriales d'aménagement, les servitudes d'utilité publique ou les projets d'intérêt général. Il transmet également les études techniques dont dispose l'Etat en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

Création d'un site internet

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

Un site Internet, géré par la DDT, met à disposition de tous, la réglementation applicable selon les sources de bruit, les diagnostics et cartes existantes, les outils de prise en compte du bruit (guide, plaquettes...), soit toutes les informations disponibles et utiles sur le département (<http://www.ardennes.equipement-agriculture.gouv.fr/le-bruit-dans-les-ardennes-r537.html>).

Parallèlement, l'État et ses cofinanceurs s'engagent à réaliser plusieurs actions curatives indispensables pour réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage de son réseau.

Si le diagnostic décrit au chapitre 4 permet de définir un certain nombre de situations prioritaires à traiter, les éléments techniques nécessaires pour apprécier les solutions à mettre en œuvre ne sont pas toujours disponibles aujourd'hui ou ne seront pas disponibles à temps pour permettre d'inscrire des travaux dans le présent PPBE.

L'Etat s'engage à réaliser entre 2008 et 2013 une étude acoustique complémentaire sur les points noirs bruits repérés dans l'observatoire du bruit. Sa réalisation constitue un engagement et une action à part entière du PPBE de l'État, au même titre que les actions préventives ou curatives décrites précédemment.

Suite aux observations émises par les habitants d'Yvernaumont, après la consultation du projet de PPBE au public, l'État s'engage à mener une étude complémentaire sur la faisabilité et la pertinence de la construction d'un mur anti bruit sur cette commune.

7. LE FINANCEMENT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES

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 nécessitent par contre un financement qui dépend du statut des infrastructures concernées.

Pour les infrastructures routières :

- Les travaux à réaliser sur une infrastructure routière du réseau national et ses dépendances (revêtements, écrans, modelés, ...) ainsi que les opérations mixtes (isolations de façade complémentaires associées ...) sont financés par l'État (Ministère de l'Écologie, du Développement durable des Transports et du Logement) sur le programme n°203 « infrastructures et services de transport ». Ils sont réalisés sous le pilotage de la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (Service Maîtrise d'Ouvrage) en liaison avec la Direction Interdépartementale des Routes.
- Les travaux consistant à intervenir sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores pour renforcer les isolations acoustiques des façades sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés et subventionnés à hauteur de 80 à 100% (en fonction des conditions de ressource), conformément aux articles D571-53 à D571-57 du code de l'environnement, par l'État (Ministère de l'Écologie, du Développement durable des Transports et du Logement , Direction Générale de la Prévention des Risques) sur le programme 181 « prévention des risques ». Ils sont réalisés sous le pilotage et le contrôle de la direction départementale des territoire des Ardennes.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'aménagement et du Logement de Champagne-Ardenne a attribué, en mai 2011, à la DDT des Ardennes un fond de concours ADEME de 200 000 € pour des études complémentaires préalables à la résorption des points noirs du bruit.

Un appel d'offres pour une étude sur la validation, la hiérarchisation des point noirs du bruit et le dimensionnement des isolations de façades a été lancé le 19 janvier 2012. Cette l'étude prendra en compte les trafics après mise en service de l'A304 entre La Francheville et Rocroi. Par conséquent, les premiers travaux de résorption des point noirs du bruit seront effectués sur les PNB situés le long de l'A34 et la RN43.

8. LA JUSTIFICATION DU CHOIX DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES

Parmi les différentes mesures proposées, les solutions préventives, généralement peu coûteuses au regard des services rendus, sont systématiquement mises en avant dans le présent PPBE.

Les mesures nécessitant des travaux ont fait l'objet d'une analyse coût/avantage, afin d'aboutir à la meilleure utilisation possible de l'argent public dans une conjoncture financièrement délicate. En matière de sources routières, les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussée offrent des gains généralement trop partiels pour aboutir

individuellement au traitement de Points Noirs du Bruit. Le choix se limite donc souvent soit à une solution de protection à la source par écran (ou modelé), soit à une solution de reprise de l'isolation acoustique des façades. D'un point de vue sanitaire et sous réserve d'une mise en œuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis à vis du critère « qualité du sommeil » souvent incriminé dans les enquêtes de gêne.

Le critère technique peut parfois aider au choix ; ainsi une protection à la source s'avère souvent peu (voire pas du tout) efficace en présence d'immeubles hauts ou lorsque les constructions présentent des vues dominantes sur l'infrastructure.

Dans le département des Ardennes, le CETE de l'Est qui a identifié les PNB préconise principalement de l'isolation de façade accompagnée d'une réduction de vitesse. Ce choix se justifie par le fait de la localisation des PNB, soit en traversées d'agglomérations, où la mise en place d'écrans n'est pas possible, soit en habitat peu dense, et aussi par le critère financier qui a été déterminant.

En matière de sources ferroviaires bien que le réseau du département ne comporte pas de voies ayant un trafic supérieur à 60 000 passages par an pour être traité dans ce plan de prévention, la maîtrise du bruit sur le matériel est éminemment plus intéressante en terme de rapport coût/efficacité que les interventions sur l'infrastructure (et notamment la construction d'écran), le bénéfice des gains produits se généralisant à tout le réseau et à tout l'environnement. Si certaines lignes disposent de matériels modernes (lignes à grande vitesse) et si certains opérateurs comme les régions (qui exploitent les TER) se sont massivement lancés dans le renouvellement de leurs parcs, la responsabilité principale du bruit ferroviaire incombe au fret ; les quelques 100 000 wagons circulant à travers la France (et les 650 000 wagons circulant en Europe) appartiennent à de multiples opérateurs ferroviaires qui n'ont pas encore programmé le renouvellement de leur matériel parfois très ancien. Cette piste doit être poursuivie notamment par le biais d'un éventuel fonds d'aide à l'investissement, mais n'est pas à l'échelle temporelle du présent PPBE.

9. L'IMPACT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES SUR LES POPULATIONS

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée a priori de leur impact. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront par contre être évaluées a posteriori.

Il est possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan. Cette efficacité 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.

Sur le réseau routier national :

Beaucoup d'actions curatives peuvent avoir des effets directement visibles sur les cartes d'exposition. Le traitement décidé va concerner un nombre estimé à 45 personnes pour l' A34, soit 15 bâtiments, et 860 personnes sur la RN 43, soit 260 bâtiments.

10. LA NOTE CONCERNANT LA CONSULTATION DU PUBLIC

L'élaboration du PPBE a été menée en trois étapes. Lors de la troisième étape, le public a été consulté et a eu l'occasion de faire connaître son avis sur les propositions d'actions proposées. Vous trouverez ci-après in extenso, la note rédigée par la direction départementale des territoires exposant les résultats de la consultation du public et les suites qui leur ont été données.

Rappel des modalités de la consultation

Toutes les cartes de bruit établies par l'État pour les secteurs concernés des grandes infrastructures de transport terrestre dans le département des Ardennes (routes dont le trafic est supérieur à 16 400 véhicules/jour) sont disponibles sur le site internet de la DDT des Ardennes depuis 2008.

Le projet de PPBE de l'État établi à partir de cette cartographie a également été mis en ligne sur ce site internet dans le cadre de la consultation du public du 20 janvier 2012 au 20 mars 2012. Durant cette même période, le projet en version papier a été déposé à l'accueil de la préfecture des Ardennes, de la sous-préfecture de Sedan, et sur les deux sites de la DDT (44, rue du Petit Bois et 3, rue des Granges Moulues) aux heures d'ouverture au public.

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

- une annonce légale est parue dans l'Ardennais du 13 janvier 2012
- le public a pu s'exprimer sur des cahiers laissés à sa disposition sur les sites où était déposé le projet de PPBE.

PRESENTATION DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

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

- Site de la DDT 44, rue du Petit Bois: trois observations, datées des 20 février, 22 février et 8 mars 2012 figurent dans le registre.
- Toutes ces remarques émanent d'habitants de la commune d'Yvernaumont qui ont réagi suite à l'annonce légale, mise dans le journal local, informant de la mise à la consultation du public du PPBE.
- Un couple a déposé une pétition signée d'une cinquantaine d'habitants de la commune. Ils déplorent les nuisances sonores et olfactives, la perte de valeur immobilière de leurs biens, demandent la création d'un mur anti bruit ainsi que la fermeture de la bretelle d'accès à l'autoroute.
- Un autre intéressé conteste l'endroit où ont été prises les mesures acoustiques dans sa propriété, se plaint de l'augmentation du trafic et de pollution atmosphérique.
- La troisième personne est venu prendre des renseignements sur la démarche menée par les services de l'Etat, et a envoyé un mail (voir ci-dessous)

- Site de la DDT 3 rue des Granges Moulues: une observation datée du 16 mars 2012 , figure dans le registre.
- Cette remarque émane d'un élu de la commune d'Yvernaumont qui indique qu'il dépose une copie d'un courrier concernant le PPBE adressé à Monsieur le Préfet, Madame Poletti, Monsieur Huré et Monsieur Mahieu.
- Ce courrier souligne essentiellement des considérations relatives à la sécurité des habitants et des automobilistes.

B. Courrier électronique réceptionnés à la DDT des Ardennes

La DDT a réceptionné un mail le 14 mars 2012 émanant d'une habitante domiciliée à Yvernaumont. L'intéressée dont l'habitation a été identifiée en tant que point noir du bruit indique que les mesures d'isolations de façades préconisées dans le PPBE ne lui conviennent pas, ayant déjà elle-même réalisé ces travaux (photos à l'appui) et demande la création d'un mur anti-bruit. Elle est par ailleurs favorable à la condamnation en voie sans issue de la rue Jean Rogissart, qui est en même temps la bretelle d'accès à l'autoroute, pour des raisons de sécurité.

C. Conclusions

Afin de répondre au mieux aux observations émises par le public, la DDT a organisé une réunion pour regrouper les différents services de l'Etat concernés afin de trouver des solutions qui permettront d'atténuer les nuisances sonores subies par les habitants d'Yvernaumont. De plus la DDT va mener une étude complémentaire sur la faisabilité et la pertinence de la construction d'un mur anti-bruit à Yvernaumont.

A noter que les remarques formulées n'entraînent pas la nécessité de modifier sur le fond le projet de PPBE de l'Etat, mais d'y ajouter une étude complémentaire afin de réduire les nuisances sonores subies par les habitants d'Yvernaumont.

11. LES ANNEXES

- Loi n° 92 – 1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- Directive 2002/49/CE du parlement européen et du conseil du 25 juin 2002
- Arrêtés portant classement sonore des infrastructures de transport terrestres.
- Arrêté n°2008-189 du 9 mai 2008 portant approbation des cartes bruit de l'autoroute A 34 et de la RN 43.
- Convention relative au financement d'interventions concernant les opérations d'isolation acoustique (traitements de façades et études préalables) des points noirs du bruit du réseau national dans le cadre du plan bruit de l'ADEME.
- Avis de consultation du public paru dans l'Ardennais du 13 janvier 2012

Charleville-Mézières, le 20 AVR. 2012

Le Préfet

Pierre N'GANANE