



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'ARDÈCHE

Direction départementale
des territoires

Service urbanisme et territoires

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL n° 201109-0007

portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement - PPBE
de l'État en Ardèche

Le Préfet de l'Ardèche,

VU les articles L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement relatifs à l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement ;

VU les articles R.572-12 à R.572-11 du code de l'environnement relatifs à l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement ;

VU le 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 et modifiant le code de l'urbanisme ;

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

VU la circulaire du 7 juin 2007 portant sur l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la circulaire du 23 juillet 2008 portant sur l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'Etat et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières ;

VU l'accord en date du 29 mars 2011 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, maître d'ouvrage du réseau de routes nationales, concernant les mesures prévues dans le PPBE de l'État en Ardèche ;

CONSIDERANT que la consultation du public a été régulièrement menée du 18 octobre au 20 décembre 2010 et qu'aucune remarque n'a été recueillie ;

SUR PROPOSITION de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture,

ARRÊTE :

Article 1^{er} : Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'État en Ardèche est approuvé. Il concerne la route nationale 102 entre Aubenas (carrefour des Pins) et Labégude (carrefour BSN).

Article 2 : Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'État en Ardèche sera publié par voie électronique sur le site de la direction départementale des territoires de l'Ardèche.

Article 3: Ampliation du présent arrêté sera adressée par voie électronique à Messieurs les Maires des communes d'Aubenas et Labégude.

Article 4 : Le secrétaire général de la préfecture de l'Ardèche et le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Privas, le **19 AVR. 2011**

Pour le Préfet et par délégation,
le Secrétaire Général,



Dominique-Nicolas JANE

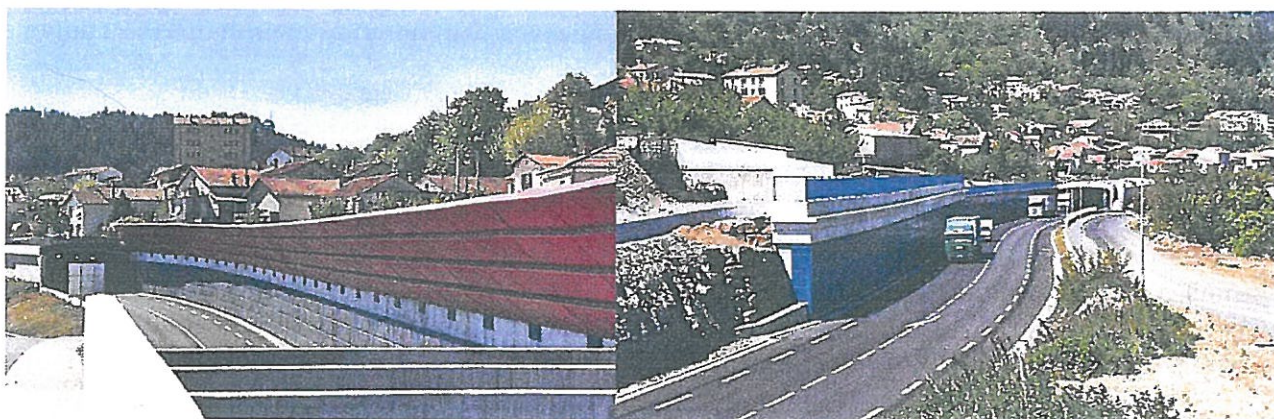


Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'ARDÈCHE

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) Infrastructures routières de l'Etat Département de l'Ardèche



2010-2013

Vu, pour être annexé à la délibération du 22/12/2011,
Le Maire,

Jean-Pierre CONSTANT



Modalités de la consultation du public

Le présent document, constituant le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, est mis à la consultation du public pendant une durée de 2 mois, conformément à la Directive Européenne 2002/49/CE.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Etat en Ardèche est porté à la consultation du public du **18 octobre au 20 novembre 2010.**

décembre

Un registre est ouvert :

- en Mairie de Aubenas, aux horaires habituels d'ouverture au public
- en Mairie de Labégude, aux horaires habituels d'ouverture au public
- à la DDT, 2 place des Mobiles, à Privas, aux horaires habituels d'ouverture au public

Le public pourra consulter le projet de PPBE et s'exprimer par courrier adressé à la Direction départementale des Territoires de l'Ardèche, 2 place des Mobiles, 07006 PRIVAS ou sur le registre papier disponible aux lieux de consultation, ou sur le site Internet de la DDT <http://www.ardeche.equipement-agriculture.gouv.fr> via un formulaire de saisie en ligne.

Pendant la durée de la consultation, le service SUT/EDD (tel: 04.75.65.52.11 ou 04.75.65.51.93) de la DDT est à la disposition des usagers pour donner toutes explications sur le présent PPBE et pour un éventuel rendez-vous.

A l'issue de la consultation, la DDT établira une synthèse des observations du public sur le PPBE de l'Etat.

Le document final intégrera, en relation avec les gestionnaires d'infrastructures, les remarques formulées par le public pendant cette période et sera soumis à l'approbation du Comité départemental de suivi des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement avant validation par le préfet de l'Ardèche.

Le comité technique qui a permis la rédaction du PPBE de l'État est composé de :

DDT de l'Ardèche

Laurence RUVILLY

CETE de Lyon.

Bernard MIEGE

RFF

Marie-Laure REYPE

DIR-CE (gestionnaire des routes nationales)

Louis ROUGE

DREAL Rhône-Alpes

Gérard LEFBVRE

1. Résumé non technique

La directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). **L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et de définir celles prévues pour les prochaines années, dans un plan d'action porté à la connaissance du public et des riverains.**

Pour ce faire, l'Etat établit les cartes des grandes infrastructures de transports (trafic supérieur à 16 400 véh/jour et 164 trains/jour pour la première étape de l'application de la directive). L'ambition de la directive est aussi de garantir une information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé ainsi que les actions prévues pour réduire cette pollution.

Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures de transport de l'État.

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositions nationales de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mises en place. L'enjeu du PPBE de l'Etat, qui a été établi à partir de plans d'actions existants ou en projet, est de préparer la deuxième phase de l'application de la directive pour 2013-2018.

En Ardèche, le PPBE de l'Etat ne concerne qu'une portion de 2,05 km de long, sur l'axe de la RN 102 entre le carrefour dit « des Pins » à Aubenas et le carrefour giratoire de Labégude dit carrefour « BSN », qui supportait en 2007 un trafic de 19 594 véhicules jour.

Un bilan des actions réalisées entre 1998 et 2008 a été établi. Les cartes n'étant pas les seuls éléments du projet, il était essentiel d'exploiter également les diagnostics précédents, observatoire départemental du bruit des transports terrestres et études acoustiques, afin de disposer des données plus précises pour le diagnostic initial. Dans un second temps, le maître d'ouvrage des grandes infrastructures de l'Etat (pour ce qui concerne l'Ardèche, il s'agit de la Direction interrégionale des routes) a présenté le programme des actions prévues entre 2008 et 2013.

2. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

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 ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

La mise en œuvre de la directive se déroule en deux étapes pour une application progressive.

Première étape :

Etablissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour, les aéroports et les industries (ICPE) soumises à autorisation.

Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Le présent PPBE des grandes infrastructures de l'État constitue la phase finale du processus engagé par l'État dans le cadre de la première étape.

Deuxième étape :

Etablissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 8 200 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 82 trains/jour, les aéroports et les industries (ICPE) soumises à autorisation.

Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La seconde étape devra être achevée en 2013.

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. En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et les PPBE sont arrêtés par le Préfet de département, 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.

Dans le département de l'Ardèche, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier et ferroviaire national ont été approuvées par le préfet par arrêtés du 4 décembre

2008. Ces cartes sont accessibles sur le site internet de la DDT de l'Ardèche, à l'adresse suivante : http://www.ardeche.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=1026

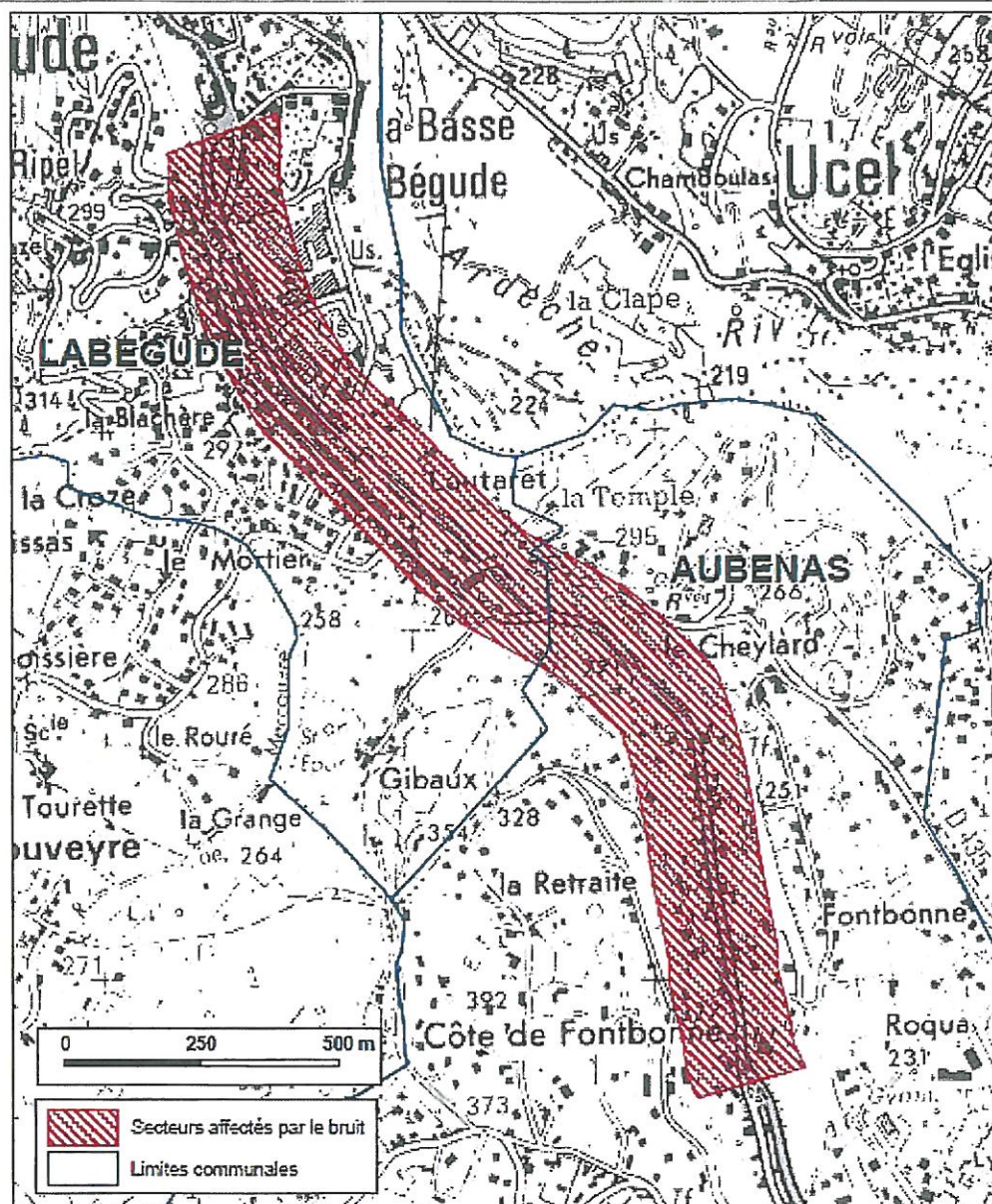
1.1. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État

Un PPBE est établi pour chaque infrastructure routière supportant un trafic supérieur à 16 400 véhicules par jour en moyenne.

En Ardèche, le PPBE de l'Etat concerne une portion de 2,05 km de long, sur l'axe de la RN 102 entre le carrefour dit « des Pins » à Aubenas et le carrefour giratoire de Labégude dit carrefour « BSN », qui supportait en 2007 un trafic de 19 594 véhicules jour. (données DIR CE)

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
N 102	Aubenas	Labégude	2.05 km	DIR-CE

Le département n'est pas concerné par les infrastructures ferroviaires pour l'élaboration du PPBE, la ligne fret en rive droite supportant un trafic inférieur à 164 trains/j. Par ailleurs, le département de l'Ardèche ne compte pas d'agglomération de plus de 250 000 habitants.



Carte de Type C (secteur affecté par le bruit) en application de la directive européenne.

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

Le PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du préfet de l'Ardèche par la direction départementale des territoires. Il est le fruit d'une collaboration entre la DDT, la DREAL Rhône Alpes (Service de Maîtrise d'Ouvrage des routes non concédées) et la direction interdépartementale des routes Massif Central (gestionnaire des routes non concédées).

Un groupe de travail technique animé par la direction départementale des territoires, assistée par le centre d'études techniques de l'équipement de Lyon a réuni régulièrement l'ensemble de ces organismes auxquels ont été également associés le Conseil Général de l'Ardèche et Réseau Ferré de France.

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes :

- 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 fixées par l'arrêté du 4 avril 2006. Ce diagnostic s'est basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit arrêtées par le préfet, le classement sonore des voies arrêté par le préfet, 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).
- 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 réalisée par l'unique maître d'ouvrage concerné, à savoir la DREAL Rhône-Alpes. Ce service 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, ses travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE (2010-2013), mais aussi les études complémentaires nécessaires et prévues sur cette même période pour poursuivre l'action.
- A partir des propositions faites par la DREAL Rhône-Alpes, 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 de l'observatoire du bruit des transports terrestres le 10 septembre 2010 et à l'ensemble des organismes et collectivités concernées.
- Le projet de PPBE a ensuite été mis à la consultation du public entre le 27 septembre et le 29 novembre 2010 sur le site internet de la DDT de l'Ardèche, et sur place 2 place des Mobiles à Privas. A l'issue de cette consultation, la direction départementale des territoires a établi une synthèse des observations du public, l'a soumise pour suite à donner aux différents gestionnaires et l'a présentée en comité départemental de suivi de l'observatoire du bruit des transports terrestres.
- Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée constituent le présent PPBE arrêté par le préfet de l'Ardèche le.....

1.3. Les principaux résultats du diagnostic

Les cartes de bruit arrêtées le 4 décembre 2008 par le Préfet de l'Ardèche donnent une représentation graphique très précise en fonction des indicateurs de gêne selon la période de la journée, sur l'ensemble des infrastructures du département, quel que soit le gestionnaire. Elles identifient les territoires les plus exposés dépassant les valeurs limites, là où se concentrent les risques d'effet sur la santé, et selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

L'avènement de la directive européenne a confirmé la nécessité de recenser les secteurs exposés à des niveaux de bruit critique. Ce recensement avait été lancé dès 2001 par l'État français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit des transports terrestres. Les données d'exposition des territoires proposées par les cartes ont donc été utilement croisées avec les données de population exposées recensées par les observatoires départementaux du bruit, établies à partir d'investigations fines sur le terrain assurant une très bonne connaissance de la sensibilité du bâti.

Les résultats présentés ci après sont issus du croisement entre ces deux approches complémentaires.

L'unité territoriale choisie pour les observatoires du bruit est la Zone de Bruit Critique définie par la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 ; il s'agit d'une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne évalués en façade des bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) résultant de l'exposition des infrastructures de transports terrestres dépassent ou risquent de dépasser à terme, une des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Les données suivantes sont issues de l'observatoire du bruit des transports routiers, qui ont été actualisées par une étude spécifique de validation des seuils d'exposition au bruit, conduite par le bureau d'études Acouplus, à l'initiative de la DDT, en 2008.

Cette étude, qui ne concernait que l'axe de la RN 102 a permis de hiérarchiser les zones de bruit critiques sur tout l'itinéraire.

Les zones de bruit critiques présentes dans l'empreinte de la carte ci dessus sont les suivantes.

Axe	Nom ZBC	Lden > valeur limite			Ln > valeur limite		
		Population	Enseignement	Santé	Population	Enseignement	Santé
N 102	N102-265	110	0	0	76	0	0
	N 102-267	0	0	0	0	0	0

- Les valeurs limites sont de 68 dB(A) en Lden (sur 24h) et de 62 dB(A) entre 22h et 6h

Ce diagnostic fait apparaître deux secteurs très distincts :

Une première partie, dite **Zone A**, correspondant à la zone de bruit critique n° 265, entre le carrefour des Pins et l'amorce de la déviation de Labégude, mise en service en fin d'année 2000. Cette portion demeure urbaine, avec une vitesse limitée à 70 km/h. Des habitations se trouvent de part et d'autre de l'axe, exposées à des valeurs d'exposition au bruit importantes : exposition supérieure à 68 dB(A), voire 73 dB(A) en journée et à 62 dB(A) la nuit. La population exposée à ces valeurs est estimée à 110 personnes (estimation fondée sur un ratio de 3 personnes par logement).

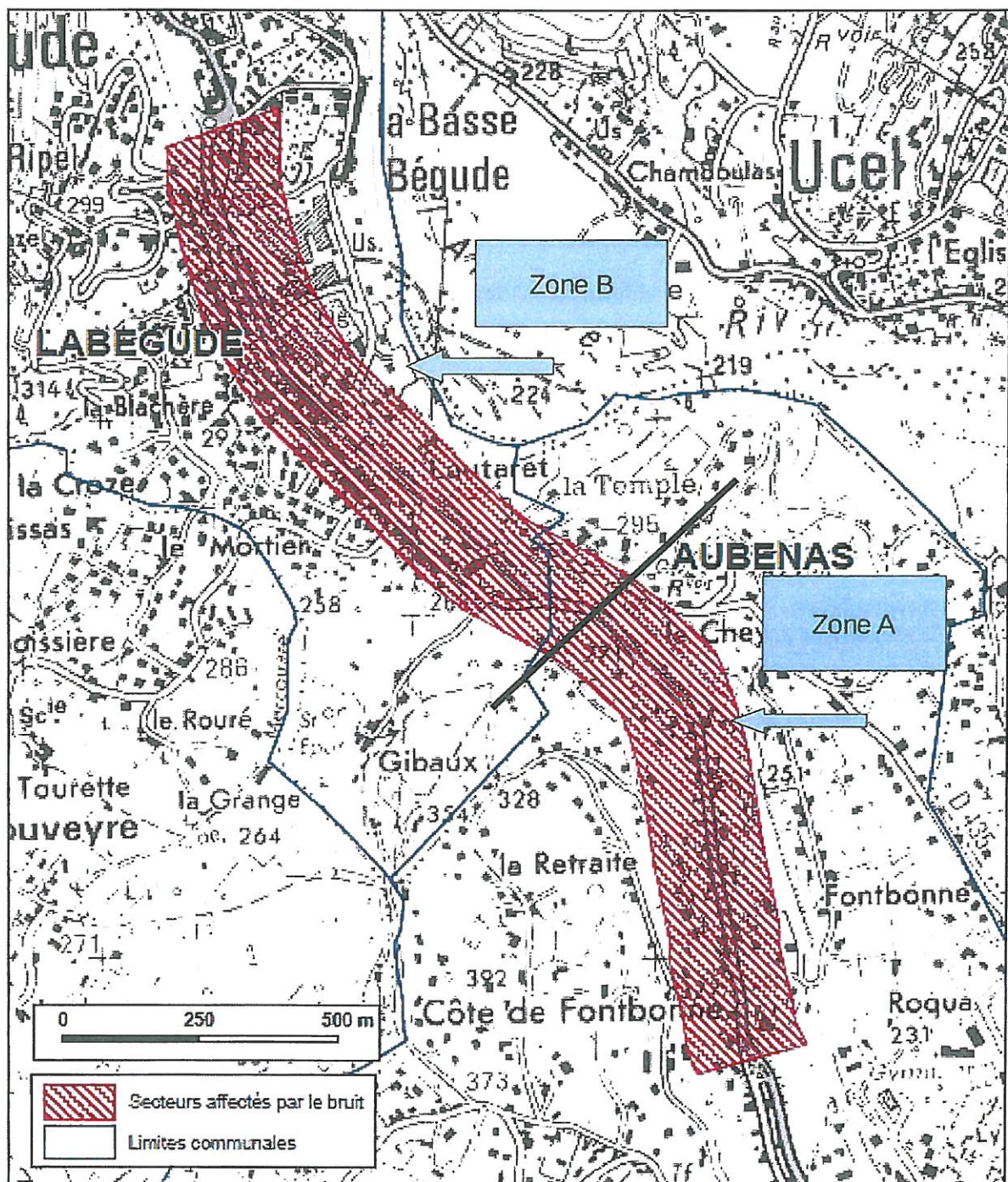
Une seconde partie, dite **Zone B**, correspond à la déviation de Labégude. Les travaux de la déviation, qui occupe une ancienne emprise ferroviaire, ont pris en compte les exigences de protection acoustique des riverains, tant au niveau de l'infrastructure elle-même (écrans acoustique, passage en tranchée couverte) qu'au niveau des protections des habitations proches (isolations de façades). Le détail de ces mesures sera présenté au chapitre suivant « description des mesures de réduction réalisées ».

La zone de bruit critique n°267, correspondant en partie à la zone B, concerne l'ancien tracé de la RN 102, avant la mise en service de la déviation. Cette dernière ayant entraîné un report quasi total du trafic de transit, les habitations riveraines de l'ancienne RN 102 se trouvent de fait aujourd'hui protégées de toute nuisance sonore. L'étude de validation des seuils d'exposition au bruit réalisée en 2008 a confirmé cette situation, avec une absence de « points noirs du bruit ».

Un PNB est un **bâtiment « sensible »** (locaux d'habitation, d'enseignement, de soins/santé ou d'action sociale) dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme des valeurs limites, sous respect du critère d'antériorité.

Valeurs limites : niveau de bruit moyen supérieur à 62dB(A) en période nocturne, c'est à dire entre 22h et 6h.

Antériorité : bâtiments construits avant le 6 octobre 1978



1.4. Les objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

En revanche, les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique) :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
LAeq(6h-22h)	65
LAeq(22h-6h)	60
LAeq(6h-18h)	65
LAeq(18h-22h)	65

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40
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

Ces objectifs s'appliquent aux locaux qui répondent aux critères d'antériorité, soit:

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

3. La prise en compte des « zones calmes »

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.

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.

Cette disposition ne concerne pas le secteur de la RN 102 étudié.

4. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées

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

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

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.

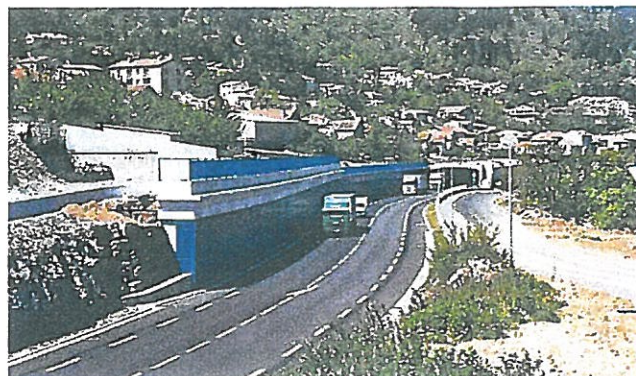
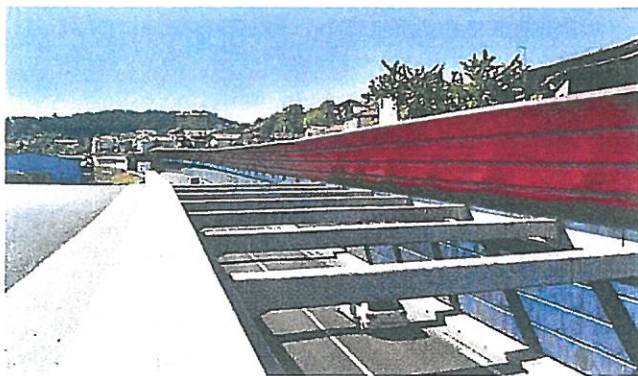
La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives 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 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 significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements. Ceux ci font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992. **C'est le cas notamment de la déviation de Labégude, première tranche, mise en service en 2000.**

En ce qui concerne l'infrastructure en tant que telle, de mesures de protection acoustique ont été mises en place sous la forme d'écrans en tôle d'aluminium perforées, doublées de laine de roche. Par ailleurs, deux tranchées couvertes ont été créées pour protéger les riverains du bruit de la nouvelle voie (voir plans de récolement en annexe).



Crédits photos : B Miege, CETE Lyon

En ce qui concerne les isolations de façades chez les riverains, l'Etat s'est engagé à limiter les nuisances sonores à 65 dB(A) LAeq (6h-22h) chez les riverains de la déviation, conformément à la circulaire du 25 juin 1982 relative aux travaux de protection phonique et d'isolation de façades. Une étude a donc été menée pour identifier les habitations à protéger et les travaux à réaliser. Au total, 16 propriétaires ont bénéficié de ces mesures prises en charge à 100 % par l'Etat, pour un montant total de 80 187 €.

Enfin, un bilan de l'exposition acoustique a été réalisé par le bureau d'études Acoustb, après mise en service de la déviation afin de mesurer les niveaux de bruit en façade des habitations situées en bordure de la déviation, et de vérifier si les niveaux de bruit sont conformes aux objectifs réglementaires. 10 points fixes de 24 heures ont été mis en place, dont les résultats ont été corrélés avec les données de trafic routier actuel et prévisionnel à l'horizon 2010. Ces résultats sont conformes aux objectifs réglementaires. Un traitement de façades a donc été préconisé à cette occasion, qui a été réalisé en 2001.

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

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres nuisantes. 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 se protéger du bruit en mettant 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 articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Ce classement sonore concerne 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.

Dans le département de l'Ardèche, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en catégorie 3. Ce classement correspond à l'arrêté n° 810 du 11 juin 1999.

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 DDEA 07 à l'adresse suivante : http://www.ardeche.equipement-agriculture.gouv.fr/article.php3?id_article=908

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 à reporter ses informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Les communes concernées par le présent PPBE sont Aubenas et Labégude.

Le PLU d'Aubenas est actuellement en cours de révision. Les données concernant les zones de bruit et le classement sonore des voies ont été communiquées dans le document de synthèse fourni par les services de l'Etat dans le cadre du « porter à connaissance ».

Les services de la DDT 07 se tiennent à la disposition du citoyen pour assurer la bonne mise en œuvre de ce texte, dans le respect de l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat.

La commune de Labégude dispose d'un PLU depuis le 1er juillet 2005. Les secteurs jouxtant la déviation de la RN 102 sont classés pour partie en zone Urbaine, et pour partie en zone Naturelle. Le bruit et les protections acoustiques afférentes ne sont pas traitées dans le document d'urbanisme. Il est donc proposé que ce thème et la protection des zones calmes soient abordées à l'occasion d'une révision du document d'urbanisme communal.

Les mesures curatives mises en œuvre depuis 10 ans

Parallèlement des mesures curatives ont été réalisées sur la dernière décennie. 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.

On dispose aujourd'hui de cet inventaire, contenu dans l'observatoire départemental du bruit validé par le Préfet après avis du comité de pilotage du 7 février 2008. Une étude de validation des seuils d'exposition au bruit sur l'axe de la RN 102 a été lancée à l'initiative de la DDT en 2008, permettant d'affiner les données de l'observatoire du bruit. Cette étude a permis de hiérarchiser les zones de bruit critiques et de proposer une liste des zones de bruit prioritaires. (voir annexe). La zone de bruit critique n°265 (zone A de la carte page 6) a été classée en 4ème position, eu égard à la population exposée (110 personnes) et au nombre de points noirs du bruit (31). Elle fera l'objet d'études complémentaires et mobilisera des crédits spécifiques en 2010/2011.(voir point 4.3)

La zone de bruit critique n°267, correspondant en partie à la zone B, concerne l'ancien tracé de la RN 102, avant la mise en service de la déviation. Cette dernière ayant entraîné un report quasi total du trafic de transit, les habitations riveraines de l'ancienne RN 102 se trouvent protégées de toute nuisance sonore. L'étude de validation des seuils d'exposition au bruit réalisée en 2008 a confirmé cet état de fait, avec un nombre de PNB égal à zéro.

Parallèlement à cette identification, plusieurs actions ont été menées depuis 1998 sur ce secteur :

- mesures de réduction des vitesses opérées : passage de 90 km/h à 70 km/h entre le rond point « Des Pins » et l'entrée de la déviation de Labégude.
- Aménagement de cette même portion de voie afin de lui donner un « caractère urbain », à savoir peinture au sol, matérialisation au sol de voies de tournes à gauche...

4.2. Les mesures de prévention prévues entre 2010 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 significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des cinq prochaines années respecteront les engagements introduits par l'article L571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la Direction Départementale des Territoires et la Direction Régionale de Réseau Ferré de France s'engage à réexaminer au minimum tous les 5 ans et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et de proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement. La révision du classement sonore a été initiée en 2009, afin de mettre en adéquation les données de trafic, de limitation éventuelle de vitesse ou de circulation, les voies nouvelles mises en service etc... et l'arrêté de classement. Pour le tronçon qui concerne le présent PPBE, les données initiales ne sont pas modifiées, le classement sonore de 1999 est confirmé, avec un classement en catégorie 3. (voir annexe) L'arrêté préfectoral de classement de 1999 est disponible en téléchargement à l'adresse suivante :

http://www.ardeche.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=908

4.3. Les actions complémentaires prévues entre 2010 et 2013

Si le diagnostic décrit au chapitre 1. a permis 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'État s'engage à réaliser entre 2010 et 2013 les études acoustiques complémentaires et nécessaires suivantes :

Résorption des points noirs du bruit sur la zone de bruit critique n°265 : financement par l'Etat d'une étude de maîtrise d'oeuvre : diagnostic spécifique à chaque logement identifié comme point noir du bruit, estimation des dépenses, élaboration d'une convention de subvention entre le propriétaire et l'Etat, représenté par la DDT 07, élaboration d'un dossier de consultation des entreprises pour la réalisation des travaux, réception et contrôle des travaux. Cette opération se déroulera sur les exercices 2010 et 2011.

La réalisation de ces études 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.

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

Pour les infrastructures routières :

Les travaux à réaliser consistant uniquement à intervenir sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores qui consistent en un renforcement des 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, de l'Énergie et de la Mer, Direction Générale de la Prévention des Risques) sur le programme 181 « prévention des risques » et réalisés sous le pilotage et le contrôle de la DDT 07. L'étude sera lancée en 2010, pour une réalisation des travaux envisageable en 2011.

Les montants prévus et disponibles alloués pour ces travaux sont les suivants :

215 000 € de provision de subvention pour la résorption des Points Noirs du Bruit de la zone de bruit critique n° 265 sous la forme de renforcements de l'isolation acoustique des façades.

6. La justification du choix des mesures programmées ou envisagées

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 chaussées 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 cas présent, seules des solutions individuelles d'isolation de façades sont préconisées, compte tenu de la configuration de la chaussée (absence de recul par rapport aux habitations).

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

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

Il est par contre possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan. Cette efficacité s'apprécie en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Les indicateurs retenus se basent 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.

Grâce aux travaux d'isolation de façades, l'ensemble des logements repérés pourra bénéficier d'un niveau d'isolement acoustique satisfaisant.

8. Les annexes

- cartes de bruit stratégiques directive européenne sur la RN 102.
- glossaire

9. La note concernant la consultation du public

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes (voir chapitre 1.2). Lors de la quatrième 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 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.

ANNEXE 1 cartes stratégiques du bruit selon la directive européenne sur la RN 102

http://www.ardecche.equipement-agriculture.gouv.fr/article.php3?id_article=1026



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction départementale de l'Équipement
de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit du réseau routier du département de l'Ardèche

Route nationale

Ressources, territoires et habitat
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

<http://www.ardèche.equipement.gouv.fr/>

Novembre 2008

Direction départementale de l'Équipement
de l'Ardèche

Cartes stratégiques du bruit

Réseau routier national

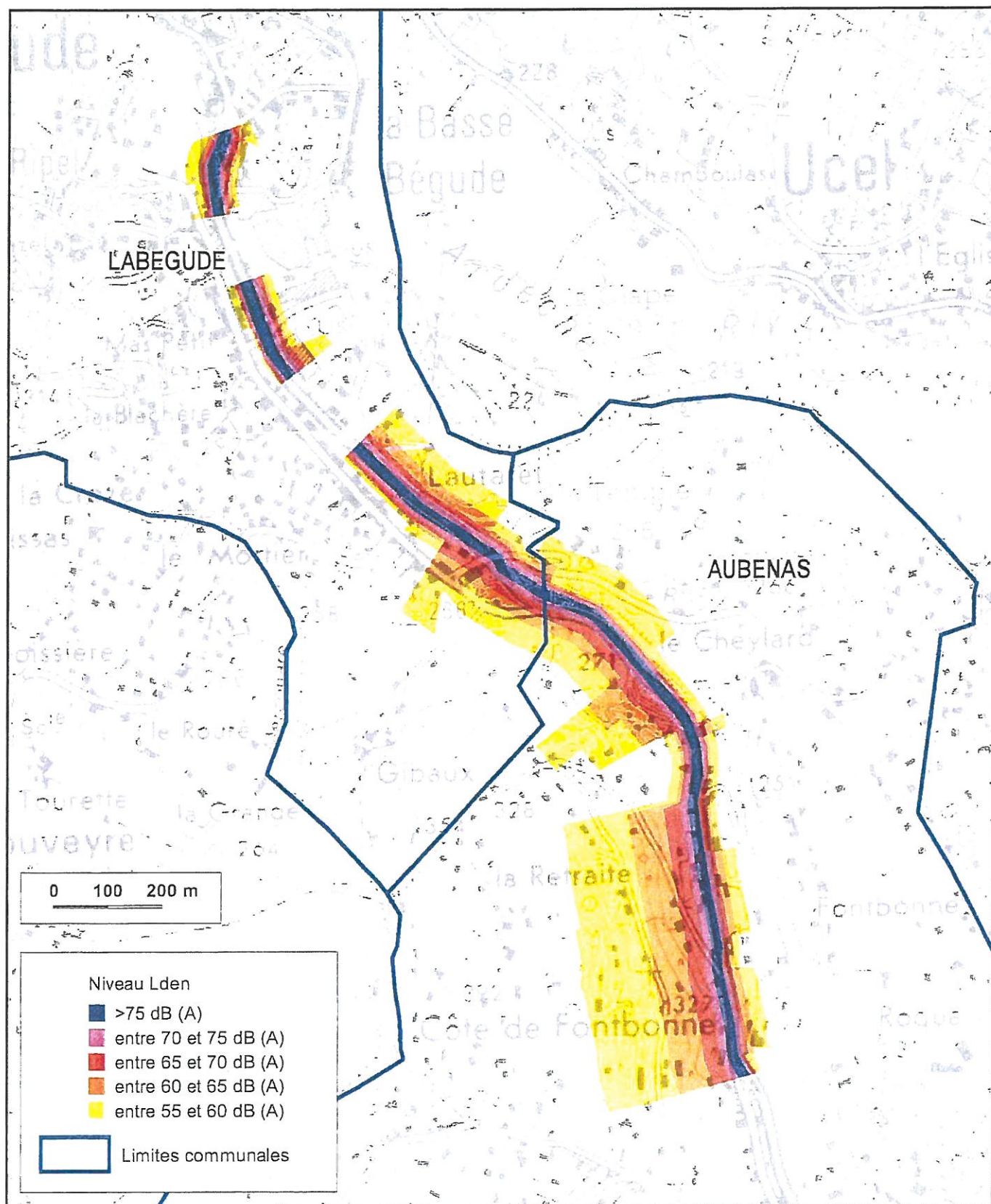
RN 102

- Carte de type A Lden
- Carte de type A Ln
- Carte de type B
- Carte de type C Lden
- Carte de type C Ln

Cartes stratégiques du bruit - RN 102

Carte de type A Lden : zones exposées au bruit

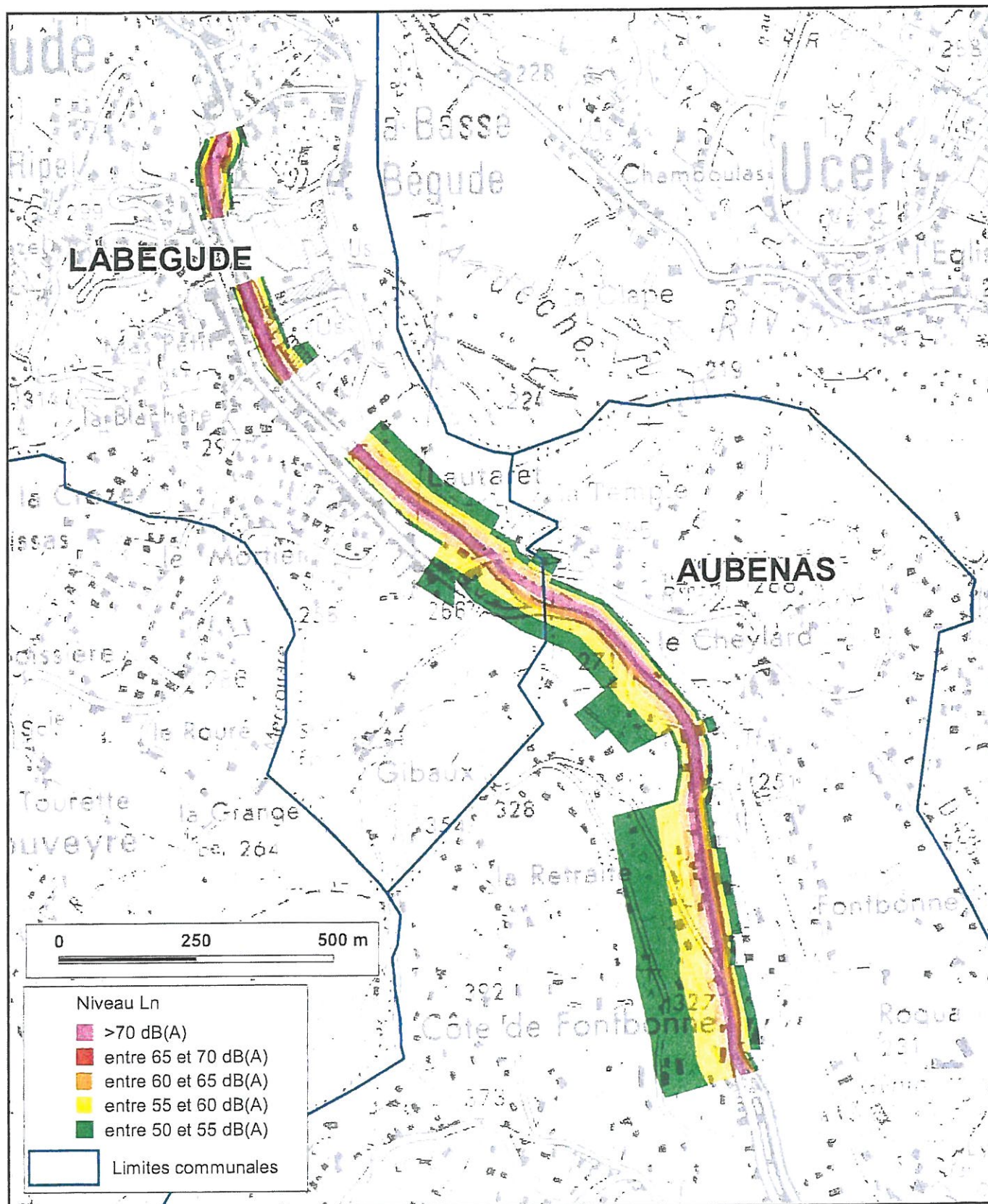
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)



Cartes stratégiques du bruit - RN 102

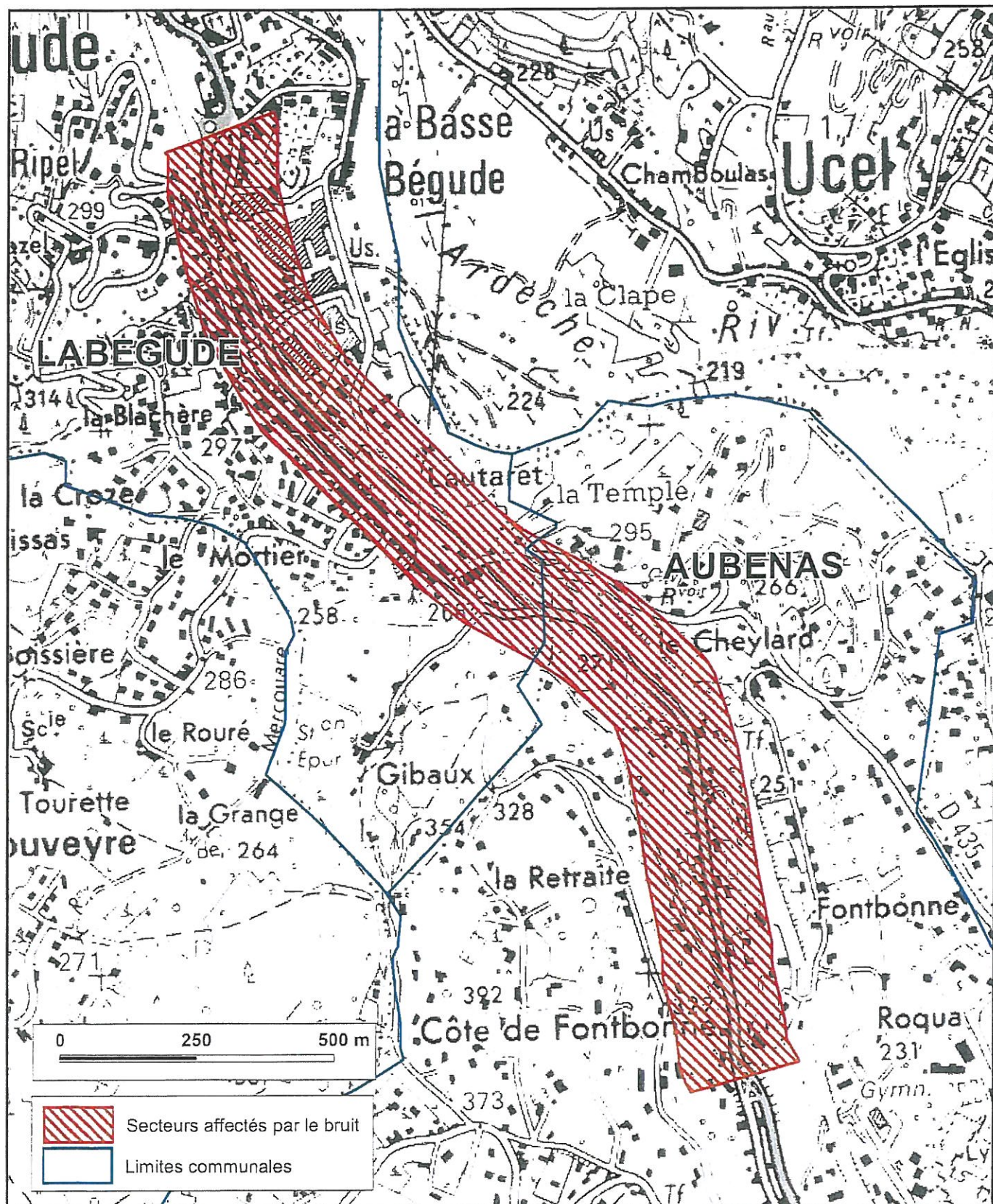
Carte de type A Ln : zones exposées au bruit

Le Ln (Level night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de nuit)



Cartes stratégiques du bruit - RN 102

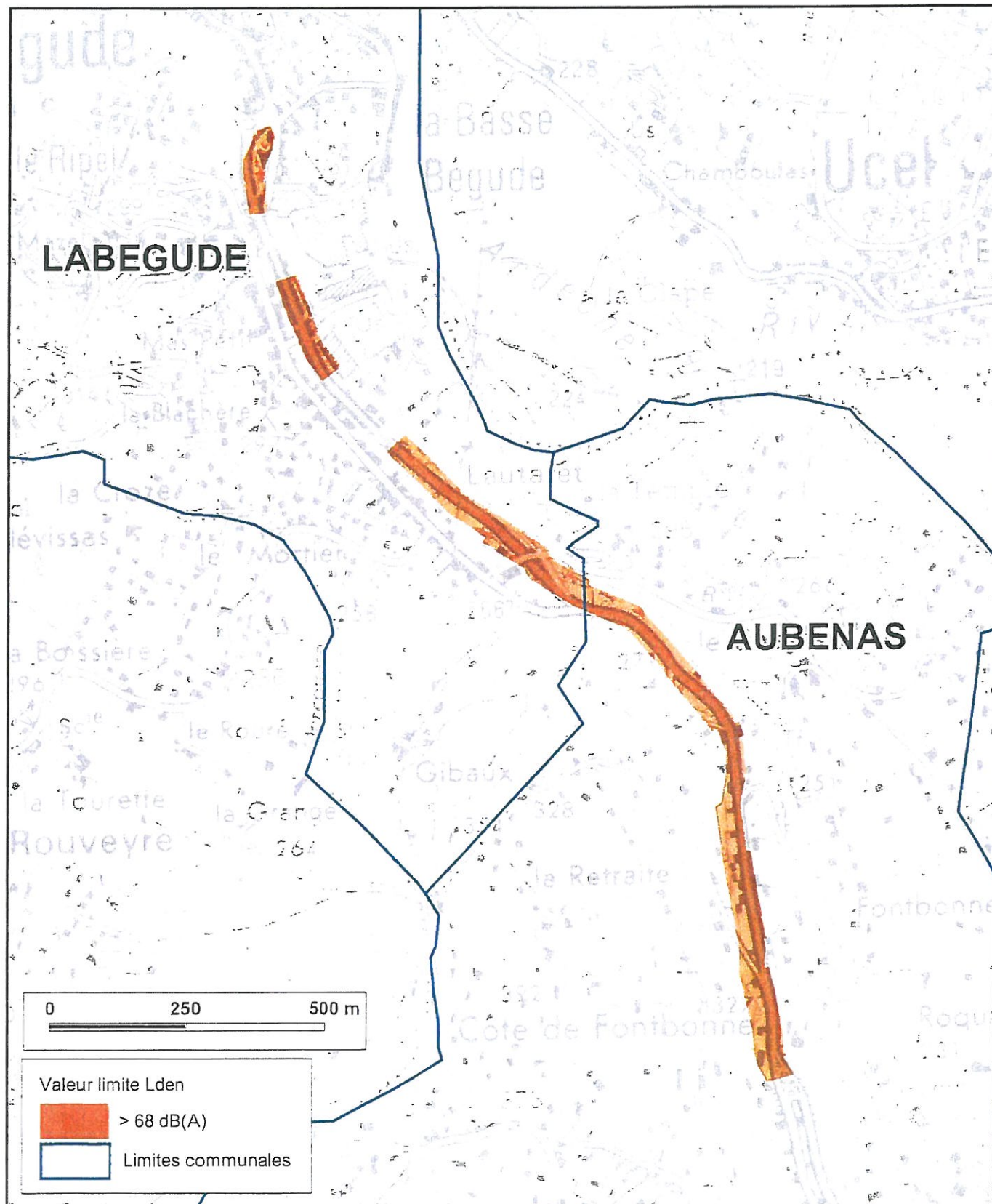
Carte de type B : secteur affecté par le bruit au sens du classement sonore



Cartes stratégiques du bruit - RN 102

Carte de type C Lden : dépassement des valeurs limites

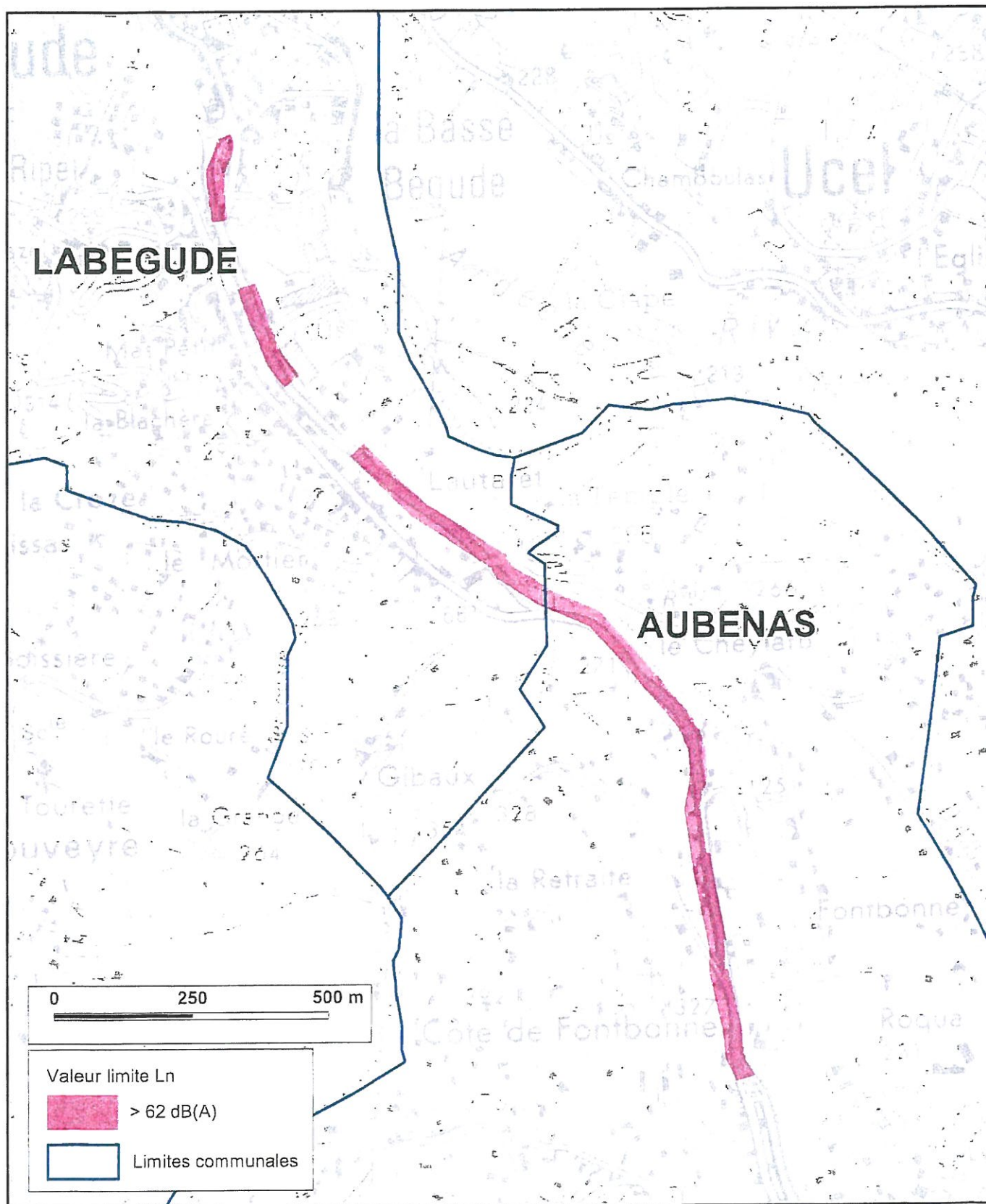
Le Lden (Level day evening night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de jour, de soir et de nuit)



Cartes stratégiques du bruit - RN 102

Carte de type C Ln : dépassement des valeurs limites

Le Ln (Level night) est un indice de gêne sonore pondéré selon l'heure (bruits de nuit)



Carte stratégique du bruit - RN 102

Estimation des populations, des surfaces et des établissements d'enseignement et de santé exposés au bruit dans ces zones

(Eléments extrait du rapport de synthèse élaboré par le CETE de Lyon)

Tableau d'estimation de l'exposition des populations :

Lden [dB(A)]	Nombre de personnes exposées
55 < < 60	95
60 < < 65	51
65 < < 70	58
70 < < 75	40
> 75	43
Dépassement de la valeur	110

Ln [dB(A)]	Nombre de personnes exposées
50 < < 55	62
55 < < 60	58
60 < < 65	52
65 < < 70	3
> 70	42
Dépassement de la valeur	76

Aucun établissement d'enseignement ou de santé n'est affecté.

Evaluation des surfaces exposées en km²

Lden [dB(A)]	Surface exposée (km ²)
55 < < 65	0,228
65 < < 75	0,077
> 75	0,035

Mise en oeuvre de la directive 2002/49/CE

**Cartes stratégiques du bruit
Grands axes routiers
du département de l'Ardèche
Réseau routier national**

Rapport de synthèse



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère de l'Écologie
du Développement
et de l'Aménagement
durables

Mise en oeuvre de la directive 2002/49/CE

Cartes stratégiques du bruit
Grands axes routiers
du département de l'Ardèche
Réseau routier national

Rapport de synthèse

Mars 2008

CETE de Lyon
Département Villes et Territoires, groupe Aménagement Urbain et Environnement
46 rue Saint-Théobald BP128
38081 L'ISLE D'ABEAU cedex
Bernard MIEGE, chargé d'études acoustiques
Tél: 04 74 27 51 32 — Fax: 04 74 27 52 52

1. OBJET DE L'ETUDE

Conformément à 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 à la demande de la Direction Générale des Routes, le Centre d' Études Techniques de l' Équipement de Lyon a été mandaté pour réaliser les cartes de bruit des grandes infrastructures routières sur le département de l'Ardèche.

En application des articles L572-1 à L572-11, R572-1 à R572-11 du code de l'environnement, des cartes de bruit stratégiques sont destinées à permettre une évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement. Compte tenu des territoires concernés et cela est d'autant plus vrai sur le long des grands axes de transport, elles doivent être établies à partir d'une approche macroscopique dont le principal objectif est de donner aux autorités compétentes des éléments de diagnostic pour asseoir de futures actions, sous la forme de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Pour les infrastructures routières, elles doivent être établies sur les tronçons de routes écoulant plus de 6 millions de véhicules par an (ce qui correspond à une moyenne journalière de plus de 16 400 véhicules).

Conformément aux textes de transposition de la directive et notamment à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, les cartes de bruit comportent :

- des documents graphiques représentant les zones exposées au bruit
- des tableaux estimant la population exposée au bruit
- des tableaux estimant le nombre d'établissements sensibles exposés au bruit
- des tableaux estimant la surface exposée au bruit

Ce rapport présente un résumé non technique des principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration, conformément à l'article 3 du décret du 26 mars 2006.

Cette étude a été réalisée au Centre d' Études Techniques de l' Équipement de Lyon, Département Villes et Territoires, Groupe Aménagement Urbain et Environnement. Elle a été pilotée par Bernard MIEGE, chargé d'études acoustiques au Département Villes et Territoires du CETE de Lyon. Frédéric REYDELLET assistant d'étude au sein du pôle « acoustique et vibrations », Victor FRANCOIS et Marc ROUHET vacataires, et Antonin RIVAT correspondant SIG ont également collaboré à ce travail.

2. METHODE ET HYPOTHESES UTILISEES

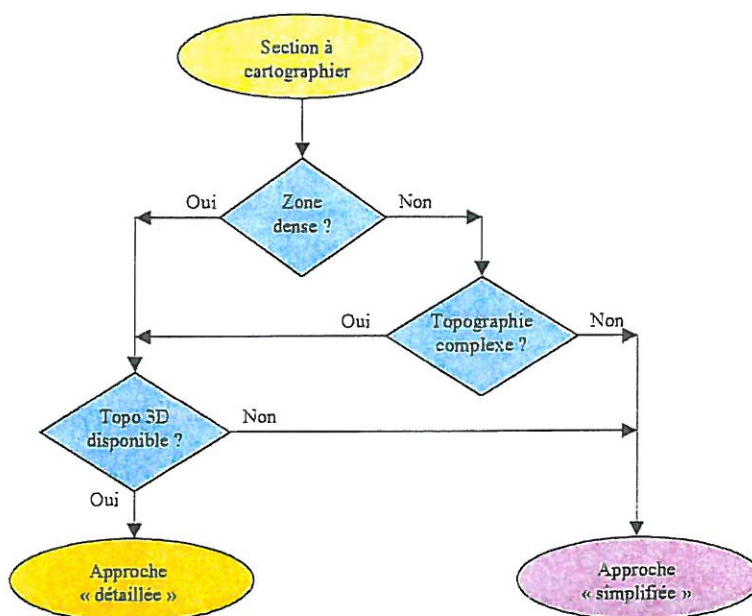
Conformément à l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006, la méthode utilisée se base sur des calculs réalisés à partir d'une modélisation acoustique de l'infrastructure et de sa propagation sur les territoires riverains. Elle satisfait aux recommandations contenues dans le guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » publié par le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) en août 2007.

1.1. La méthode de calcul utilisée

Le guide méthodologique du SETRA propose deux approches conformes à la norme NF S 31-133 « Acoustique – Bruit des transports terrestres – Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques » :

- une approche dite « détaillée » qui s'appuie sur un logiciel de prévision sonore analogue à ceux utilisés dans les études d'impact,
- une approche dite « simplifiée » qui s'appuie sur des typologies simples de propagation implémentées dans une boîte à outils basée sur l'utilisation d'un Système d'Informations Géographiques.

Concrètement, le choix de l'approche dépend de la disponibilité des bases de données altimétriques en 3 dimensions, de la densité du bâti et de la complexité de la topographie rencontrées. Le schéma ci après illustre ces critères de choix.



Sur les tronçons de routes nationales du département de l'Ardèche concernés par la cartographie, l'absence de disponibilité des bases de données altimétriques en 3D nous a conduit à retenir l'approche simplifiée sur la totalité du réseau.

Pour mettre en oeuvre l'approche simplifiée, nous avons utilisé le logiciel CartesBruit adapté à la route développé par le SETRA pour le tracé des cartes de bruit. Les résultats des cartes ont ensuite été exploités sous Système d'Informations Géographiques au moyen du logiciel MapInfo®.

Le logiciel nécessite de relever au préalable les profils en travers type, les protections existantes, les obstacles éventuels à la propagation du bruit et les pentes longitudinales. Le logiciel CartesBruit intègre la méthode NF S 31-133 telle que l'exige l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Conformément au guide méthodologique du SETRA, les valeurs d'occurrences favorables à la propagation du bruit utilisées sont de 25% sur la période (6-18h), de 60% sur la période (18-22h) et de 85% sur la période (22-6h).

1.2. Les données utilisées

Les données utilisées concernent des données de topographie, des données d'émission acoustique et des données de population.

Les données de topographie utilisées pour l'approche simplifiée proviennent d'une lecture des cartes SCAN25® de l'IGN, des photos aériennes contenues dans la BDORTHO® de l'IGN, complétée par l'utilisation de la banque de données images « Pixiroute » réalisée par le CETE de Lyon (Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées de Lyon).

Les données d'émission acoustique unitaire utilisées proviennent du Guide du Bruit.

Les données de trafic utilisées sont celles de l'année 2005. Elles sont issues pour le réseau routier national (actuel et historique) des cartes nationales établies par le SETRA (site intranet du ministère SIRNET). Pour les réseaux collectivités locales, elles résultent d'une enquête réalisée par la Direction Départementale de l'Équipement auprès des gestionnaires.

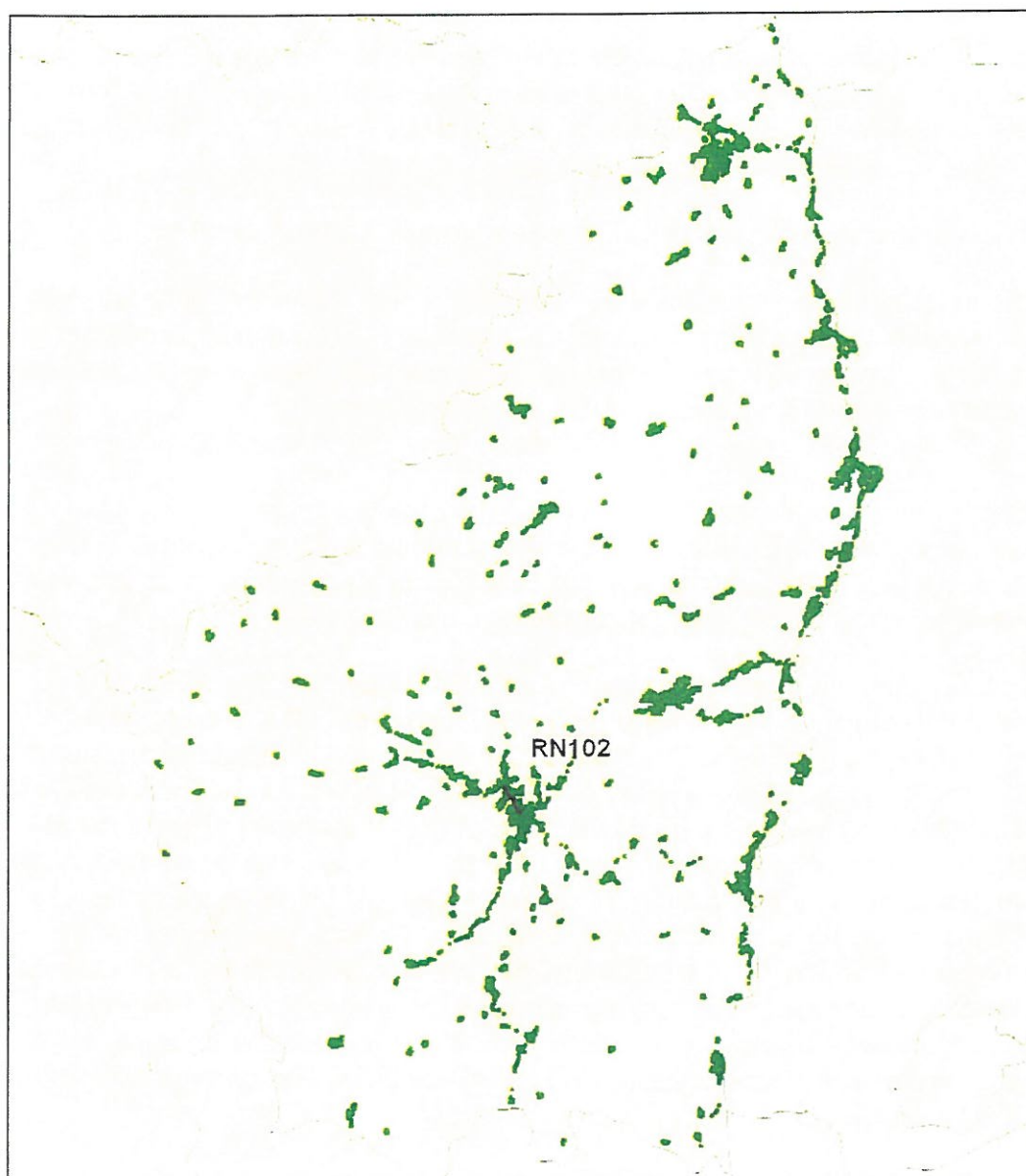
Elles se présentent sous la forme d'un Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) avec généralement un pourcentage de poids lourds associé. Les trafics ont ensuite été répartis pour chacune des trois périodes réglementaires (6-18h), (18-22h), (22-6h) à partir de la note EEC n°77 publiée par le SETRA en avril 2007 en tenant compte de la typologie de la voie (autoroute de liaison ou route interurbaine) et de sa fonction de la voie (longue distance ou régionale).

Les données de population utilisées proviennent de l'INSEE (base « îlots » lorsqu'elle existe ou à défaut inventaire communal). La méthode utilisée est l'approche « 2D » préconisée dans le guide méthodologique publié par le SETRA. Elle consiste à délimiter sur l'ensemble du territoire d'un îlot (ou à défaut d'une commune) les zones habitées (utilisation de la table « Occupation du sol » de la BDCARTO® de l'IGN, complétée par les données issues de l'Observatoire Départemental du Bruit pour une meilleure prise en compte du bâti isolé), puis à estimer la population exposée en considérant que les zones habitées d'un même îlot (ou à défaut d'une même commune) présentent une densité uniforme. Cette méthode peut être entachée d'une imprécision dans des secteurs présentant une mixité dans les formes urbaines importante, mais permet d'avoir une approche homogène sur un itinéraire quelle que soit la précision de la donnée de départ (îlot ou commune). La localisation des bâtiments sensibles (établissements d'enseignement ou de santé) est réalisée à partir de la géo-localisation proposée par la BDTOPO® de l'IGN (format mif/mid) dans la table « Points d'Activités ou d'Intérêt ».

3. IDENTIFICATION DU RESEAU A CARTOGRAPHIER

Le réseau routier national à cartographier pour l'échéance 2007 correspond aux sections de voies écoulant plus de 6 millions de véhicules par an (ce qui correspond à une moyenne journalière de plus de 16 400 véhicules).

Sur le département de l'Ardèche, on dénombre 1 seule infrastructure, la RN102 sur sa section comprise entre Aubenas (carrefour avec la RD104 accédant au chef-lieu) et Labégude (carrefour central avec la route de Vals-les-Bains). Elle apparaît en noir sur la carte ci après :



En vert = ilot abritant des bâtiments sensibles au bruit

Les données de trafic communiquées par la Direction Départementale de l'Équipement de l'Ardèche indiquent des moyennes journalières suivantes :

Section	Trafic supporté
RN102	17700 véh/jour

4. PRINCIPAUX RESULTATS

4.1. Les documents cartographiques

Cartes des zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones :

Les courbes isophones sont tracées à partir de 55dB(A) en Lden et de 50dB(A) en Ln puis, pour les valeurs supérieures, fixées de 5 en 5dB(A). Les cartes doivent être établies selon les codes de couleurs prévus par la norme NF S 31-130 sur la cartographie du bruit. La version actuelle de cette norme ne prévoit pas de couleurs pour les cartes de bruit stratégiques. Dans l'attente d'une mise à jour de cette norme, nous avons utilisé les codes de couleurs recommandés par le guide méthodologique du SETRA.

Ces cartes des zones exposées sont consultables sur le CDROM joint au présent rapport. Les fichiers contenant les courbes isophones sont établis pour chacun des deux indicateurs réglementaires (Lden et Ln). Ils sont fournis au format MapInfo® et servent de base pour la publication des cartes. Des exemples sont joints en annexe.

Cartes des secteurs affectés par le bruit :

Les secteurs affectés par le bruit sont ceux arrêtés par le Préfet en application de l'article R571-37 du code de l'environnement. Sur le département de l'Ardèche, le classement sonore des routes nationales a fait l'objet d'un arrêté préfectoral n°810 du 11 juin 1999.

La section concernée est classée en catégorie 3 (largeur du secteur affecté par le bruit = 100 mètres de part et d'autre de la voie).

Cartes d'identification des zones où les valeurs limites sont dépassées :

Ces valeurs limites sont celles mentionnées à l'article L572-6 du code de l'environnement et fixées par l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006. Pour une route, elles correspondent à un Lden de 68dB(A) et à un Ln de 62dB(A). Elles concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

Dans l'attente d'une mise à jour de la norme NF S 31-130 sur la cartographie du bruit, nous avons utilisé les codes couleurs recommandés par le guide méthodologique du SETRA.

Ces cartes d'identification des zones où les valeurs limites sont dépassées sont consultables sur le CDROM joint au présent rapport. Les fichiers contenant les zones sont établis pour chacun des deux indicateurs réglementaires (Lden et Ln). Ils sont fournis au format MapInfo® et servent de base pour la publication des cartes. Des exemples sont joints en annexe.

Cartes de l'évolution du niveau de bruit connus ou prévisibles :

Ces cartes représentent les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence, à savoir soit une modification planifiée des sources de bruit, soit tout projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores.

Sur les voies concernées, aucune évolution connue ou prévisible au sens de la directive n'est attendue. Les cartes de ce type sont donc sans objet.

4.2. Les tableaux

Tableau d'estimation de l'exposition des populations :

Les décomptes des populations exposées sont synthétisés dans les tableaux ci après, pour chacun des indicateurs réglementaires Lden et Ln. La dernière ligne correspond au décompte des populations présentes dans les zones exposées au delà des valeurs limites. A noter que toutes ces voies sont situées en dehors d'une agglomération de plus de 250 000 habitants au sens du décret du 26 mars 2006.

Tableau d'estimation des établissements d'enseignement et de santé :

Les décomptes du nombre d'établissements d'enseignement et de santé sont synthétisés dans les tableaux ci après, pour chacun des indicateurs réglementaires Lden et Ln. La dernière ligne correspond au décompte des établissements présents dans les zones exposées au delà des valeurs limites.

Tableau d'estimation des surfaces exposées :

Les décomptes des surfaces exposées sont synthétisés dans le tableau ci après. Ce décompte est réalisé uniquement pour l'indicateur Lden. Les superficies calculées englobent les surfaces occupées par les bâtiments ainsi que les plate-formes des infrastructures.

RN102 (section étudiée selon l'approche simplifiée)

Décompte des populations exposées

Lden [dB(A)]	Nbr de personnes exposées
55< <60	95
60< <65	51
65< <70	58
70< <75	40
>75	43
Dépassement de la valeur limite	110

Ln [dB(A)]	Nbr de personnes exposées
50< <55	62
55< <60	58
60< <65	52
65< <70	3
>70	42
Dépassement de la valeur limite	76

Décompte des établissements de santé et d'enseignement (1 unité = 1 entité)

Lden [dB(A)]	Nbr d'établissements de santé	Nbr d'établissements d'enseignement
55< <60	0	0
60< <65	0	0
65< <70	0	0
70< <75	0	0
>75	0	0
Dépassement de la valeur limite	0	0

Ln [dB(A)]	Nbr d'établissements de santé	Nbr d'établissements d'enseignement
50< <55	0	0
55< <60	0	0
60< <65	0	0
65< <70	0	0
>70	0	0
Dépassement de la valeur limite	0	0

Évaluation des surfaces exposées en km²

Lden [dB(A)]	Surface exposée (km ²)
55< <65	0,228
65< <75	0,077
>75	0,035

5. CONCLUSION

Le présent rapport présente le résumé non technique de l'étude de cartographie stratégique du bruit des routes nationales sur le département de l'Ardèche, réalisée en application de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

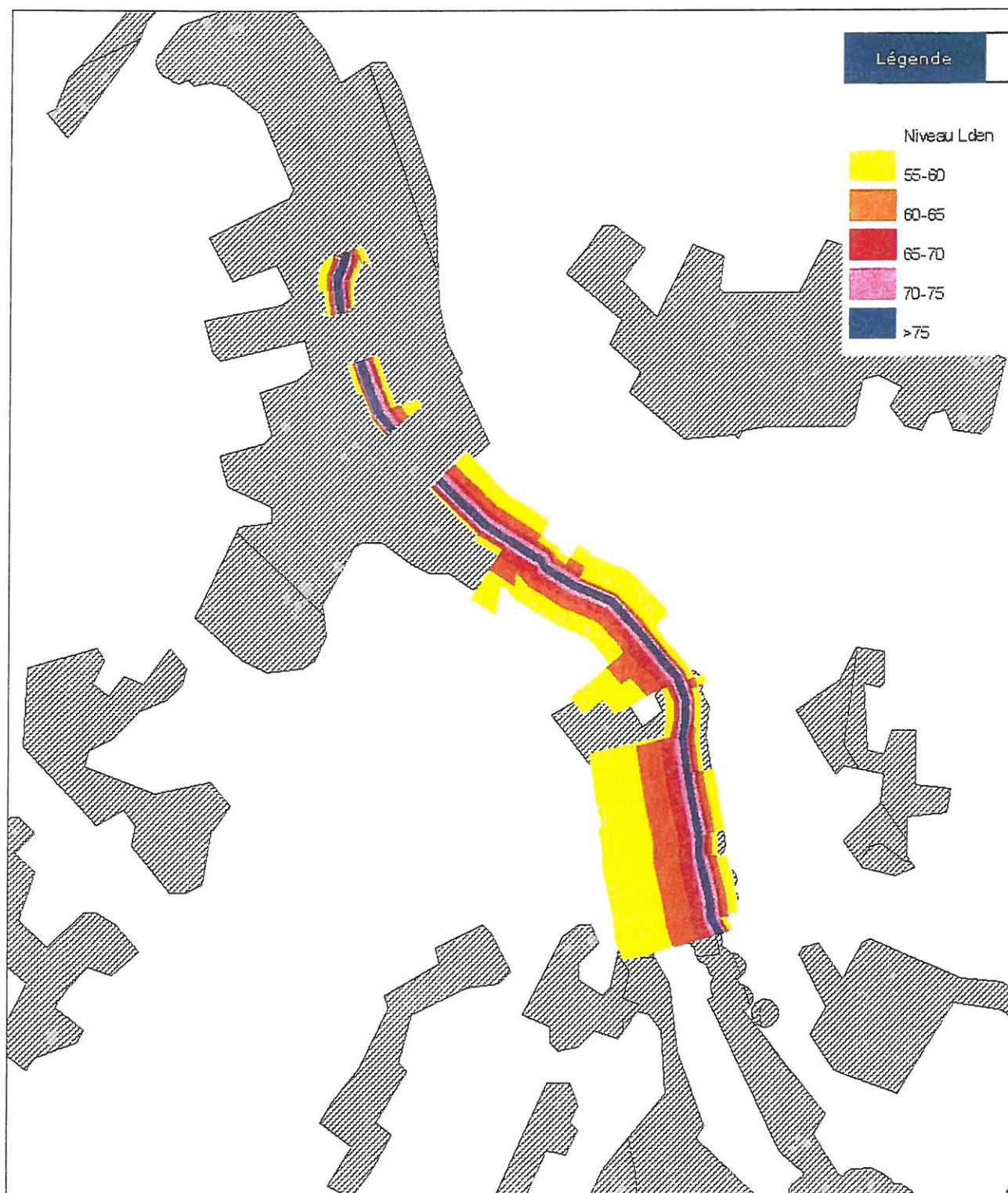
Après avoir été arrêtés par le Préfet, ces résultats doivent être publiés, transmis à la Commission Européenne et mis à la disposition du public par voie électronique.

Ils constituent un élément de diagnostic préalable à l'approbation des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Fait à L'Isle d'Abeau, le 31 mars 2008

ANNEXES

Exemple de carte des zones exposées au bruit selon l'indicateur Lden



En gris = ilot abritant des bâtiments sensibles au bruit

Exemple de carte des zones exposées au bruit selon l'indicateur Ln



En gris = ilot abritant des bâtiments sensibles au bruit

Exemple de carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Lden



En gris = ilot abritant des bâtiments sensibles au bruit

Exemple de carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln



En gris = ilot abritant des bâtiments sensibles au bruit

Exemple de carte des secteurs affectés par le bruit



En gris = ilot abritant des bâtiments sensibles au bruit

CETE
de Lyon

département
Villes et Territoires

46, rue Saint-Théobald
BP 128
38081 l'Isle d'Abeau
cedex

téléphone :

04 74 27 51 03

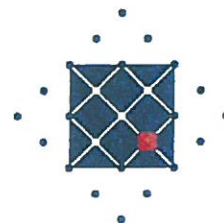
télécopie :

04 74 27 51 18

mél : dvt.cete-lyon

@equipement.gouv.fr

Le CETE de Lyon
appartient au Réseau
Scientifique et Technique
de l'Équipement



ANNEXE 2 Glossaire

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT : Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.

CRITÈRES D'ANTÉRIORITÉ : Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

dB dB(A): Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique).

DIR-CE : Direction Inter-départementale des routes Centre-Est

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

ISOLATION DE FACADES : Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment.

L_{aeq} : Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifique T a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles.

L_{day} : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gamme 6h à 18h.

L_{den} : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gamme sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soir), night (nuit).

L_n : Niveau acoustique moyen de nuit

OMS : Organisation mondiale de la santé

POINT NOIR DU BRUIT : Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (L_{Aeq} (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (L_{Aeq} (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité.

TMJA : Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier

ZONE DE BRUIT CRITIQUE : Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.