

Direction départementale des Territoires
du Lot

Cahors, le 23 juillet 2010

Service Gestion des Sols
et Ville Durable

Mission Bruit

**Comité départemental de suivi de
l'élaboration des cartes de bruit et des
plans de prévention du bruit dans
l'environnement**

Références convocation du 20/05/2010 modifiée le 03/06/2010
arrêté préfectoral du 02/04/2010

**Compte rendu de la réunion
du 16 juin 2010**

Affaire suivie par Jean-Luc MARTY
Tél. 33 05 65 23 60 72 – Fax 33 05 65 23 61 61
Courriel ddt-sgsvd-mb@lot.gouv.fr

**Objet: présentation et validation des cartes bruit relatives aux infrastructures de transports terrestres
présentation de la démarche à venir**
PJ : feuille de présence

Ouverture de la séance Monsieur Jean-Christophe PARISOT, Secrétaire Général de la préfecture

Monsieur Jean-Christophe PARISOT, Secrétaire Général de la Préfecture du Lot, qui préside ce comité de suivi, ouvre la séance en présentant le contexte général sur les nuisances sonores qui a une portée très large notamment sur les documents d'urbanisme, l'aménagement des infrastructures et les règles de construction.

La politique de lutte contre le bruit constitue un enjeu important au regard des effets du bruit sur l'environnement et sur la qualité de vie de chacun d'entre nous, donc sur la santé publique.

Certaines dispositions ont déjà été prises avec deux arrêtés préfectoraux, l'un sur les bruits de voisinage du 2 décembre 2009 et l'autre sur le classement sonore des infrastructures de transports terrestres du 12 juillet 2006.

L'objet principal de cette réunion est de valider les cartes de bruit sur les routes répondant aux critères de trafic définis par les textes de la réglementation européenne retranscrite en droit français pour la première échéance.

Introduction Monsieur Alain TOULLEC, Directeur départemental des Territoires

Monsieur le Directeur Départemental des Territoires évoque l'évolution croissante des voies de communication entraînant ainsi une exposition au bruit des personnes et une préoccupation forte de résorber ces nuisances sur la base de 2 réglementations, l'une nationale, loi de 1992 et l'autre européenne de 2002.

Le comité a une double mission afin de répondre aux réglementations, qui sont celles d'une part de réaliser l'observatoire du bruit et d'autre part l'élaboration des cartes de bruit, sur les infrastructures de transports terrestres.

L'ordre du jour de ce premier comité est rappelé et la parole laissée aux intervenants.

Points traités

Cadre général réglementaire Intervenant Jean-Pierre COUSTEIL, chef de service Gestion des Sols et Ville Durable (DDT 46)

Jean-Pierre Cousteil présente un diaporama sur les réglementations concernant le bruit des infrastructures de transports terrestres

1) réglementation nationale issue de la loi de 1992 reprise dans le code de l'environnement et pour laquelle sous l'autorité du préfet, doit

- recenser et classer les voies en fonction de leur trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement détermine les secteurs affectés par le bruit et les prescriptions qui s'imposent aux constructions nouvelles. Ces secteurs et les prescriptions doivent être reportés dans les documents d'urbanisme.
- Réaliser un observatoire du bruit afin de déterminer les zones de bruit critique (ZBC) et les points noirs du bruit (PNB) et de mettre en place une résorption de ces points noirs.

2) réglementation européenne retranscrite en droit français et inscrite dans le code de l'environnement, qui demande d'établir des cartes de bruit stratégiques et des Plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Les obligations issues de la réglementation européenne ne concernent sur le département du Lot que le réseau routier dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an.

Deux échéances ont été définies pour mettre en place cette réglementation : la première phase est examinée lors de cette réunion (trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an) et la deuxième phase pour 2012 (trafic compris entre 3 millions et 6 millions de véhicules par an).

L'objectif final de cette démarche est de mettre en œuvre, à l'initiative des gestionnaires de voirie, des plans d'actions (plans de prévention du bruit dans l'environnement) pour résorber ou prévenir les nuisances sonores à partir des cartes de bruit et des observatoires du bruit.

La compétence de cette réglementation est répartie entre les services de l'Etat pour les cartes de bruit et les gestionnaires de voies pour les plans de prévention du bruit dans l'environnement à l'exception du réseau routier concédé où le concessionnaire établit les cartes de bruit.

Cartes de bruit réseau routier non concédé intervenant Georges ARNAUD, chef du Groupe Eau, Risques et Environnement au Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du Sud-Ouest, Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées (LRPC) de Bordeaux

A partir d'un diaporama, Georges Arnaud rappelle dans un premier temps le contexte réglementaire de la directive européenne, les objectifs, les délais de réalisation, les documents à produire et les compétences afférentes à ces documents.

Il aborde dans un deuxième temps

- l'établissement des cartes réalisées par le CETE SO pour le réseau routier non concédé de la 1^{ère} échéance qui concerne uniquement la RD 820 à l'entrée Sud de Cahors du giratoire de l'Agasse et celui de la Beyne,
- la démarche générale et la méthodologie pour déterminer l'emprise et l'impact des nuisances sonores en fonction des indicateurs acoustiques définis par les textes [Lden-jour, soirée, nuit 68dB(A); Ln-nuit → 62dB(A)] permettant d'effectuer un diagnostic, base des actions du PPBE,

- les cartes de bruit où les zones sont exposées et celles où les valeurs sont dépassées au regard des indicateurs Lden et Ln,
- les formalités administratives sur la publication des cartes de bruit et la réalisation des PPBE.

Cette présentation donne lieu à plusieurs interrogations ou observations

- La directive européenne a-t-elle une incidence sur le classement sonore
 - ▶ non, la base réglementaire est différente de classement sonore et l'observatoire impactent les constructions nouvelles alors que la directive européenne vise plus à établir des plans d'action afin de prévenir et de réduire durablement les effets du bruit sur les habitations existantes.
- La 1^{er} échéance de 16 400 véhicules/jour, pourquoi sur le trafic 2007?
 - ▶ le trafic pris en compte est basé sur les recommandations des circulaires à l'époque de leur publication, mais l'approche est faite également en anticipant sur les voies nouvelles ou celles qui génèreraient un trafic amplifié. Il est à noter que l'évolution du trafic est faible et n'impacte que très peu le niveau de bruit sur une durée de quelques années.
- Le parallélisme des 2 réglementations prête à confusion - les indicateurs acoustiques sont différents.
 - ▶ les réglementations n'ont pas la même portée juridique, mais elles ont une même finalité avec des actions de résorptions. L'exploitation des informations du classement sonore doit permettre de réaliser une politique locale de prévention et de réduction du bruit des transports terrestres
 - ▶ La méthode de calcul des indicateurs est différente selon les réglementations. La réglementation nationale s'appuie sur une mesure directe en façade en intégrant une réflexion du bâtiment. La réglementation européenne détermine la mesure en champ libre, mesure d'incidence de l'onde sonore. Cette dernière commune à tous les Etats membres, associe les niveaux de bruit moyens sur 3 périodes (égale à 24 heures) en les pondérant en fonction de la sensibilité de chacune de ces périodes [jour 6h-18h +0, soir 18h-22h+5dB(A), nuit 22h-6h+10dB(A)] ce qui correspond au Lden et sur le niveau sonore de nuit Ln [nuit 22h-6h -3dB(A) de l'indicateur national].
- Dans le département du Lot il n'y a pas d'agglomération concernée par cette réglementation, la RD 820 doit-elle être incluse dans cette démarche
 - ▶ la réglementation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants impose de prendre en compte le bruit émis par le trafic routier, ferroviaire, aérien ainsi que ceux provenant d'autres sources (industriel...). Dans le Lot, en l'absence d'agglomération de plus de 100 000 habitants, seules les infrastructures de transport sont prises en compte. Pour le cas de la RD 820 c'est dans le cadre de l'infrastructure par elle-même et de son trafic qu'elle fait partie de la démarche.
- Le trafic est un élément pris en compte, le revêtement routier, la vitesse sont aussi des facteurs qui peuvent avoir une incidence. Y a-t-il des relevés précis, mesurés sur les secteurs sensibles
 - ▶ le modèle de calcul défini par le ministère, permet de tracer les empreintes sonores en fonction des indicateurs qui prennent en compte tous ces paramètres y compris celui des pentes et rampes des voies, des aménagements déjà réalisés.

► la carte de bruit affiche le trafic occasionné par la voie, à partir de cette information la méthode d'évaluation des niveaux sonores est faite par modélisation avec un logiciel de référence intégrant des données relatives à l'infrastructure, au site étudié, aux bâtis... Rien n'impose une mesure plus fine.

- Deuxième phase comment sera-elle abordée pour identifier les voies et les linéaires

► cette approche se fera en concertation avec les collectivités gestionnaires des voies. Pour le moment ce n'est qu'une évaluation à partir des informations (trafic, caractéristiques...), issues en particulier du classement sonore avec une projection d'évolution modélisée.

► c'est dans le cadre de la concertation avec les gestionnaires des voies départementales et communales que les cartes des bruits de la 2^{ème} échéance pourront être mises en œuvre. Il paraît donc indispensable d'avoir des données fiables pour mettre en œuvre cette étape au plus-tôt sur les voies routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an soit 4000 véhicules jour.

- Les nouvelles voies devront-elles respecter cette directive et la réglementation qui s'y rapporte au risque de créer un contentieux juridique

► les textes prévoient que des contraintes de niveau de bruit s'appliquent également aux nouvelles voies. Tout projet d'infrastructure doit répondre aux exigences réglementaires imposées qui sont plus contraignantes que pour les seuils définis pour les voiries existantes. Ces éléments apparaissent dans les études d'impact qui doivent tenir compte des niveaux sonores à ne pas dépasser et des mesures prises pour réduire leur incidence.

- Y a-t-il des financements et des aides particulières pour les actions qui devront être réalisées ?

► Le Ministère de l'Ecologie par le biais de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Energie) a mis en place un système d'aide dans le cadre de la résorption des points noirs. Une convention permet de financer ces opérations. Ce financement est budgété sur un plan triennal qui s'achève en 2011. Il permet d'apporter sous certaines conditions un concours sur les études, les traitements en façade (80%) et les écrans acoustiques (50%).

Les cartes de bruit sur la RD 820 ne soulèvent pas d'opposition de la part des membres du comité. Monsieur Bladinières, Vice-président chargé des infrastructures au Conseil général, demande un délai de 2 semaines pour formaliser l'avis du Conseil Général. Un accord lui est donné sur cette demande.

Cartes de bruit du réseau autoroutier concédé à ASF intervenant M.Xavier MAILLARD - Expert Environnement – ASF – Direction technique de l'Infrastructure.

Monsieur Maillard présente

- l'itinéraire concerné par la 1^{ère} échéance; secteur Nord et Sud du département soit un linéaire de 53 kilomètres,
- Les données utilisées sur la base du trafic 2006, les plans numériques comportant les aménagements réalisés, les éléments topographiques de l'IGN ainsi que le calage du modèle permettant d'affiner la modélisation.

Il précise que pour la 2^{ème} échéance le linéaire étudié sera de 46 kilomètres environ, correspondant au tronçon intermédiaire de la 1^{ère} phase. Les études pour la production des cartes de bruit seront réalisées en 2011.

Il rappelle le contexte réglementaire de l'A20DUP en mai 1994, exigence concernant les nuisances sonores (engagement de l'Etat), mise en cohérence avec les textes en vigueur (décret de 1995) avec une projection d'évolution de trafic horizon 2012. Un suivi régulier est réalisé dans ce domaine et que des actions de protection ont été mises en œuvre depuis l'ouverture de l'A20.

Cette présentation n'a pas entraîné de débat.

Les cartes de bruit du réseau ASF ne soulèvent pas d'opposition de la part des membres du comité.

Classement sonore et observatoire du bruit intervenant Jean-Luc MARTY chargé de mission bruit – DDT 46

l'intervention porte sur 2 points

- Le classement sonore a été approuvé en juillet 2006, il constitue un dispositif réglementaire préventif, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte les périmètres affectés par le bruit ainsi que les prescriptions qui s'y rapportent. Ce document est du ressort du préfet qui conduit à classer les infrastructures de transports terrestres en 5 catégories selon le trafic (5 000 véhicules/jour) et le niveau d'émission sonore pour définir les secteurs affectés par le bruit. Des règles sur l'isolement acoustique des bâtiments sont fixés en fonction du classement. Ce classement doit être actualisé.
- L'observatoire du bruit, à ce jour n'a pas été réalisé dans le département du Lot. Il permettra sur la base du classement sonore de déterminer les
 - zones de bruit critique (ZBC) zones où les valeurs sonores définies dans les textes sont susceptibles d'être dépassés,
 - ponts noirs bruit (PNB), bâtiment sensible localisé dans les zones de bruit critique.

Il précise que ce travail pour l'actualisation du classement et la mise en place de l'observatoire du bruit est en cours de réalisation avec l'appui du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du Sud-Ouest (CETE-SO). Dès que ce travail sera avancé, une présentation au comité de l'observatoire du bruit sera faite.

Cette présentation ne suscite pas de débat de la part des membres présents.

Conclusion

Le Directeur Départemental des Territoires relate toute la démarche faite pour faire avancer ce dossier afin de répondre aux 2 réglementations même si cela pose encore quelques interrogations sur la prise en compte des indicateurs sonores. Il précise qu'une première étape est réalisée avec la présentation des cartes de bruit qui ont été exposées aujourd'hui. Ces cartes doivent conduire maintenant à la réalisation des PPBE. Il souligne l'intérêt de préparer maintenant la deuxième échéance, en cela il souhaite une large concertation avec les gestionnaires de voies pour que ce travail soit fait dans les délais impartis (cartes de bruit 2012, PPBE 2013) sur la base des informations et des données de trafic fiables.

Il demande aux représentants du Conseil Général du Lot de transmettre rapidement à la DDT les observations sur la carte examinée ce jour.

La représentante de l'Agence Régionale de la Santé souhaite que lors de la publication des cartes, une information plus précise soit faite sur le bruit de façon générale afin que chacun puisse comprendre cette

notion, les effets induits et les différents critères d'évaluation etc... Elle propose de transmettre à la DDT des documents de synthèses permettant d'aborder cette problématique.

Le Directeur Départemental des Territoires prend acte de cette proposition et attend ces documents qui seront mis en ligne sur le site internet de la DDT en même temps que les arrêtés et les cartes.

Le Secrétaire Général de la préfecture du Lot conclut cette réunion en remerciant les participants de leur présence et de la qualité des échanges ce qui montre bien que le bruit est un enjeu important pour la qualité de vie. Il souligne le côté complexe, technique et sensible de ce sujet même si le département du Lot n'est pas le plus exposé. Il rappelle que cette réunion lui permettra de proposer au préfet de valider les cartes de bruit et de les publier très prochainement. Il invite le Conseil Général à réfléchir à son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour le tronçon RD 820 qui vient d'être présenté.

Il remercie les différents intervenants pour leur exposé et le travail fourni par la Direction Départementale des Territoires pour mener à bien cette mission. Il invite les membres à une prochaine réunion pour examiner les cartes de bruit de la deuxième échéance ainsi que les premiers éléments de l'observatoire du bruit.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX