



PRÉFET DE L'AUBE

DEPARTEMENT DE L'AUBE

PPBE Etat

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (Etat)
du Réseau Routier National

1 ère échéance
Trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules par an
(soit 16400 véhicules par jour)

Résumé non technique

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

DDT de l'Aube

1. INTRODUCTION

Le bruit constitue un phénomène omniprésent dans la vie quotidienne, aux sources innombrables et d'une infinie diversité. Il peut se définir comme un ensemble de sons qui se produisent en dehors de toute harmonie régulière. Le son est un phénomène physiquement mesurable mais dont la perception et le ressenti peuvent être différents d'un individu à l'autre.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB (correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter) et 120 dB (correspondant au seuil de douleur). 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.

Dans ce contexte, la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évolution et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les Etats membres de l'Union Européenne visant à limiter, prévenir et réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition du bruit ambiant. Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et sur les effets du bruit sur la santé, ainsi que sur la mise en œuvre, au niveau local, de politiques visant à réduire le niveau d'exposition excessif et à préserver des zones de calme.

Ainsi, des **cartes de bruits stratégiques** et des **Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** doivent être élaborés pour :

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

Dans l'AUBE, seules deux routes sont concernées:

Route	Longueur	Début	Fin
A5 gestion APRR	99,17 kms	PK 87,36	PK 186,53
A26 gestion APRR	21,8 kms	PK 373,35	PK 395,15

Les cartes de bruit stratégique les concernant ont été arrêtées (Arrêté n° 09-0451) par le préfet en date du 13 février 2009 et mises en ligne sur le site internet de la Direction Départementale des Territoires de l'AUBE.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement concernant les infrastructures routières relevant du réseau routier national est élaboré sous l'autorité du préfet par la Direction Départementale des Territoires de l'AUBE. Il prévoit des mesures préventives et des mesures curatives qui ont pour objectif de s'attaquer concrètement aux problèmes de bruit.

2. DEMARCHE UTILISEE POUR ELABORER LE PPBE

L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été menée en quatre étapes :

- Diagnostic: identification des zones bruyantes
- Définition des mesures de réduction du bruit
- Etablissement du PPBE
- Consultation du public.

A l'issue de cette consultation, la Direction Départementale des Territoires de l'Aube établira une synthèse des observations du public, qui sera soumise pour suite à donner aux différents partenaires. Puis, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement sera arrêté par le préfet de l'Aube, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite donnée aux observations recueillies.

3. RESULTATS DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic réalisé a permis d'identifier l'ensemble des points noirs Bruit (PNB), définis par la circulaire du 25 mai 2004 par trois conditions :

1. Bâtiments sensibles : habitations, soin, enseignement

2. Dépassement d'au moins une des valeurs limites suivantes sur la façade la plus exposée :

Indicateurs	Routes et ou LGV	Voies ferrées	Cumul
LAeq (6h – 22 h)	70	73	73
LAeq (22h – 6 h)	65	68	68
Lden (somme des niveaux sonores pondérés 6h – 18h / 8h – 22h / 22h – 6h)	68	73	73
Ln (niveau sonore de nuit 22 h- 6h)	62	65	65

3 .Critère d'antériorité :

Le critère d'antériorité est satisfait pour un bâtiment d'habitation si sa date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ou antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 concernant les infrastructures du réseau routier national (publication de l'acte décidant l'ouverture de l'enquête publique sur le projet d'infrastructure, mise en service de l'infrastructure,...). Dans le cas d'établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, la date d'autorisation de construire doit être antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté les concernant, pris en application du deuxième alinéa de l'article R.111-23-2 du code de la construction et de l'habitation.

Le diagnostic réalisé dans le cadre du PPBE :

Autoroute	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores > 68 dBa(Lden) ou 62 dBa (Ln) en centaines de personnes.
A5	0
A26	0

4. MESURES DE REDUCTION DU BRUIT REALISEES

Rappel: OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

- x 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 (part types de source) cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004.
- x 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,
- x **Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique) :** les objectifs de bruit à obtenir se situent entre 60 et 68 dB(A) en Laeq.

x

- x **Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, l'isolement acoustique proposé doit atteindre des seuils compris entre 30 et 40 dB(A).**

Mesures mises en oeuvre entre 1998 et 2008 pour atteindre ces objectifs

- x APRR a mené depuis les années 1990 un travail de résorption des points noirs du bruit en application de ses différents contrats d'entreprise. Ces programmes successifs ont abouti sur le département de l'Aube à la mise en oeuvre de plusieurs protections à la source.
- x La valeur à neuf de ces protections réalisées est estimée à 3 800 000 € HT
- x Les chaussées autoroutières, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance et d'entretien régulier. Les techniques "minces" employées (BBM et BBTM) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.
- x La qualité des revêtements participe ainsi à un meilleur confort acoustique mais elle n'est pas prise en compte dans les modélisations réalisées par APRR. Ces informations peuvent néanmoins être intégrées en tant qu'élément complémentaire aux mesures de réduction.
- x A titre d'illustration, 75 % des chaussées peuvent être qualifiées de minces.

5. MESURES DE REDUCTION DU BRUIT PROGRAMMEES POUR 2008-2013

- - Intégration de la problématique acoustique dans les choix de techniques de réfection de chaussées.
- Refonte des cartes de bruit intégrant les trafics 2010.