Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA MARNE

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des grandes infrastructures des transports terrestres

Résumé non technique

Troisième échéance

Réseau de l'État
Département de la Marne

Concerne les infrastructures du réseau routier national dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, et les infrastructures du réseau ferroviaire dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train

DDT51 Direction Départementale des Territoires de la Marne – 40 boulevard Anatole France – 51037 Châlons-en-Champagne

TABLE DES MATIÈRES

TITRE I – GÉNÉRALITÉS SUR LE BRUIT 3

TITRE II – LES RÉGLEMENTATIONS SUR LE BRUIT 4

II.1 – Première échéance 4
II.2 – Deuxième échéance 5
II.3 – Troisième échéance 5

TITRE III – RÉSULTATS DU DIAGNOSTIC ISSUS DES CARTES DE BRUIT DE 3E ÉCHÉANCE 6

TITRE IV – LES MESURES RÉALISÉES, PROGRAMMÉES ET ENVISAGÉES 9

IV.1 – La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles 9
IV.2 – La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes 9
IV.3 – Les autres actions réalisées par les gestionnaires 9
IV.4 – les principales mesures envisagées ou à l'étude durant les prochaines années 10

TITRE V – LE FINANCEMENT DES MESURES PROGRAMMÉES OU ENVISAGÉES 12

TITRE I – GÉNÉRALITÉS SUR LE BRUIT

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

Les pouvoirs publics français ont réaffirmé, au travers du Grenelle de l'Environnement, leur volonté d'agir sur les différents types de nuisances, dont le bruit. La politique menée en matière de gestion des nuisances sonores s'intègre dans le volet « santé environnementale ».

<u>Échelle de bruit</u>

Les sons audibles se situent entre 0 dB (seuil d'audition et non absence de bruit) et 140 dB. Le seuil de la douleur se situe aux alentours de 120 dB. La gêne, notion subjective, est ressentie de manière très variable d'un individu à l'autre. En conséquence, aucune échelle de niveau sonore ne peut donner une indication absolue de la gêne occasionnée.

TITRE II – LES RÉGLEMENTATIONS SUR LE BRUIT

L'Union Européenne a adopté la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Cette directive a pour objectif d'éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne liée à l'exposition au bruit. À cette fin les actions suivantes doivent être mises en œuvre par chacun des États membres :

- la détermination de l'exposition au bruit grâce à la réalisation de cartes de bruit stratégiques afin d'identifier les secteurs concernés par les différents niveaux sonores,
- l'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets,
- la réalisation de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et réduire le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

Cette directive concerne exclusivement les principales infrastructures de transports terrestres et les principales agglomérations.

L'application de la directive a pour objectif d'apporter une information aux populations sur les niveaux d'exposition au bruit et les effets de celui-ci sur la santé et de préciser les actions prévues pour réduire ces niveaux d'exposition.

Les cartes et PPBE doivent être réexaminés et, le cas échéant révisés tous les 5 ans.

II.1 – Première échéance

Cette première échéance a consisté en l'Établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour :

- les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules soit 16 400 véhicules/jour,
- les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains soit 164 trains/jour,
- les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques de première échéance relevant de la compétence de l'État dans la Marne ont été approuvées les 20 août 2008 pour les RN et RD et 15 avril 2009 pour les autoroutes concédées. Elles sont consultables sur le site internet des services de l'État dans la Marne :

http://www.marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/Cartes-de-bruit-strategiques/2.-CARTE-DE-BRUIT-STRATEGIQUE-Echeance-1

Le PPBE de première échéance relevant de la compétence de l'État dans la Marne a été approuvé par arrêté préfectoral le 20 juin 2012 et est consultable sur le site internet des services de l'État dans la Marne :

http://www.marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-des-transports/Plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE/PPBE

II.2 – Deuxième échéance

Les cartes de bruit devaient être révisées et l'analyse élargie pour :

- les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules soit 8 200 véhicules/jour,
- les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages de trains soit 82 trains/jour,
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques de deuxième échéance relevant de la compétence de l'État dans la Marne ont été approuvées le 3 juin 2013. Elles sont consultables sur le site internet des services de l'État dans la Marne :

http://www.marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/Cartes-de-bruit-strategiques/3.-CARTE-DE-BRUIT-STRATEGIQUE-Echeance-2

Le PPBE de deuxième échéance relatif aux grandes infrastructures de transports terrestres de la Marne relevant de la compétence de l'État a été approuvé par arrêté préfectoral le 15 juin 2015 et est consultable sur le site internet de la Préfecture :

http://www.marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/Plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE/PPBE-de-2eme-echeance

II.3 – Troisième échéance

La troisième échéance consiste à ré-examiner les documents de l'échéance 2 et éventuellement à les réviser. Le réexamen n'a conduit qu'à des modifications mineures de la cartographie du bruit tel que la prise en compte de la déviation de Beaumont-sur-Vesle et des nouveaux trafics.

Les cartes de bruit 3ème échéance ont été approuvées par arrêté préfectoral le 31 décembre 2018 et sont consultables sur le site internet de la Préfecture :

http://www.marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/Cartes-de-bruit-strategiques/CARTE-DE-BRUIT-STRATEGIQUE-Echeance-3

Trois PPBE distincts sont ou doivent être élaborés pour cette 3e échéance : par l'État pour les voies nationales et autoroutes et les voies ferroviaires, par le Conseil Départemental pour les voies départementales, par le Grand Reims pour ses voies communales.

Le présent PPBE concerne les infrastructures relevant du réseau routier national et réseau ferroviaire pour la 3e échéance. Il a été élaboré, sous l'autorité du préfet, par la Direction Départementale des Territoires, en collaboration avec la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement, les Directions Interdépartementales des Routes du Nord et de l'Est, la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France et le Réseau Ferré de France.

TITRE III – RÉSULTATS DU DIAGNOSTIC ISSUS DES CARTES DE BRUIT DE 3E ÉCHÉANCE

Le présent PPBE concerne les infrastructures suivantes :

- les autoroutes concédées A4, A26, A344 et une partie de l'A34 ;
- l'autoroute non concédée A34 ;
- les routes nationales :
  - RN 4, de la limite Marne/Haute-Marne à la RN 44 à Vitry-le-François et de l'échangeur RN4/RD977 à la limite Marne/Seine-et-Marne ;
  - RN 31, de l'échangeur RN31/A344 à Tinqueux à la limite Marne/Aisne ;
  - RN 44, de la RN4 à Vitry le François à l'échangeur avec l'A4 à La Veuve ;
  - RN 51, de la limite RN51/A34 à la limite Marne/Ardennes.
- des voies ferroviaires :
  - L00500 (ligne Grande Vitesse Est), de la limite Marne/Aisne à la limite Marne/Meuse ;
  - L070000 (ligne Noisy-le-Sec - Strasbourg, une courte section à Épernay, et la section allant de Châlons-en-Champagne à Haussignémont ;
  - L074000 (ligne Reims – Épernay), de Reims à Cormontreuil ;
  - L205000 (ligne Soisson à Givet), une courte section dans Reims.

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

- Bâtiment sensible : habitations, soin, enseignement
- Dépassement d'au moins une des valeurs limites suivantes sur la façade la plus exposée :

Valeurs limites en dB(A)					
Valeurs seuils fixés	Indicateur de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et ou LGV + voie ferrée conventionnelle	Activités industrielles
par la réglementation française*	LAeq (6h-22h)	70	73	73	
par la réglementation européenne**	Lden	68	73	71	71
	Ln	62	65	60	60

* valeurs seuils définies dans la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures des transports terrestres

** valeurs seuils définies dans l'arrêté du 24 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

- Critère d'antériorité : ce critère 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. 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.

Les résultats des zones finalement impactées sont les suivants :

- **sur le réseau routier national**

- RN 4 : sur les communes de Connantray-Vaurefroy, Courgivaux, Ecriennes, Esternay, La Noue, Moeurs-Verdey, Saint-Loup, Linthes, Sézannes, Sommesous, Thiéblemont-Farémont, Vassimont-et-Chapelaine et Vauclerc

PNB pressentis (CEREMA)	PNB après mesures de bruit extérieur	Propriétaires ayant accepté le diagnostic intérieur	PNB confirmés après diagnostic	PNB ayant fait l'objet de travaux d'isolation acoustique
180	114	55	32	20

Parmi les 114 PNB recensés après mesures de bruit extérieures, seuls 55 propriétaires riverains ont accepté la réalisation d'un diagnostic (mesures de bruit intérieur). 32 habitations ont présenté des mesures de bruit supérieures aux seuils et ont donc été confirmées PNB. Seuls 20 propriétaires ont accepté la réalisation des travaux nécessaires d'isolation phonique et ont été subventionnés à 80 % par l'Etat, les bâtiments concernés ne sont plus PNB.

- RN44 **:** sur les communes de Châlons-en-Champagne, Chepy, Couvrot, Moncetz-Longevas, Saint-Germain la Ville, Saint-Martin-sur-le-Pré, Saint-Memmie, Sarry, Vitry-en-Perthois et Vitry-le-François.

PNB pressentis (CEREMA)	PNB après mesures de bruit extérieur	Propriétaires ayant accepté le diagnostic intérieur	PNB confirmés après diagnostic	PNB ayant fait l'objet de travaux d'isolation acoustique
113	52	22	12	Consultation des entreprises à venir

- RN31 : sur les communes de Thillois, Muizon, Le Breuil-sur-Vesle, Magneux et Fismes .

PNB pressentis (CEREMA)	PNB après mesures de bruit extérieur	Propriétaires ayant accepté le diagnostic intérieur	PNB confirmés après diagnostic	PNB ayant fait l'objet de travaux d'isolation acoustique
72	52	33	22	Consultation des entreprises à venir

- **sur le réseau férroviaire**

Ligne	Communes	Présence de PNB
L070000	Châlons en Champagne, Cheppes la Prairie, Compertrix, Drouilly, Epernay, Favresse, Haussignemeont, Losy sur Marne, Mairy sur Marne, Marolles, Reims la Brûlée, Saint Martin aux Champs, Sogny-aux-Moulins, Songy et Vitry le François.	116 bâtiments ont été pré-identifiés

Le tableau suivant présentent les estimations des populations exposées de jour (Laeq (6h-22h) > 70

dB) et de nuit (Laeq(22h-6h) > 65dB) par voie concernée par ce document et données par les cartes de bruit stratégiques de deuxième échéance.

Il convient cependant d'être vigilant sur ces chiffres. Il s'agit en effet d'estimations par modélisation et non d'un dénombrement réel.

Les décomptes de population ont une valeur en partie conventionnelle (affectation de l'ensemble de la population d'un bâtiment au niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée) qu'il convient de manipuler avec prudence et de ne pas considérer comme une restitution fidèle de la réalité.

voie	Nombre de personnes		Nombre de bâtiments	
	exposées de jour	exposées de nuit	de santé	d'enseignement
RN 31	Environ 260 personnes	Environ 150 personnes	0	0
RN 4	Environ 260 personnes	Environ 200 personnes	0	0
RN 44	Environ 300 personnes	Environ 240 personnes	0	2
L070000	environ 900 personnes	Environ 750 personnes	0	0

TITRE IV – LES MESURES RÉALISÉES, PROGRAMMÉES ET ENVISAGÉES

IV.1 – La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

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 qui font l'objet d'un suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire du 15 décembre 1992.

Pour le département de la Marne, cela est notamment le cas pour les projets suivants :

- la ligne à grande vitesse Est (ligne ferroviaire n°005000),
- le contournement Sud de Reims par l'A4,
- les mises à 2 × 2 voies des contournements de Sommesous et de Fère-Champenoise sur la RN4,
- la déviation de Chepy par la RN44
- la mise en service de l'échangeur de Cormontreuil (A34/A344).

IV.2 – La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes

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.

La prise en compte de la problématique du bruit des infrastructures de transports terrestres se fait également dans le cadre des porter à connaissance et lors des réunions de personnes publiques associées dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme par une commune

Enfin, le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, permet de disposer d'un inventaire des Points Noirs du Bruit. La DDT dispose aujourd'hui de cet inventaire, contenu dans l'observatoire départemental du bruit.

IV.3 – Les autres actions réalisées par les gestionnaires

- mise en œuvre de protections phoniques (écran, merlon,...) complémentaires lors de la construction du contournement sud de Reims par l'A4,
- pose d'écrans acoustiques le long de la RN4 à Sommesous et Fère-Champenoise

- abaissement de la vitesse sur la RN4 à Vauclerc et sur la RN44 en contournement de Châlons-en-Champagne,
- en matière de renouvellement des couches de roulement, utilisation de formulations d'enrobés moins bruyantes,
- Renouvellement des chaussées sur la RN31à Fismes et entre Muizon et Thillois,
- remplacement de ballast et de traverses, ou de pont métalliques, le long du réseau ferroviaire,
- construction de la déviation de Chepy par la RN44 avec une mise en service en novembre 2018.

IV.4 – les principales mesures envisagées ou à l'étude durant les prochaines années

- conduite d'une étude d'opportunité d'implanter un merlon acoustique au niveau de la commune de Thillois,
- résorption des PNB des RN31 et 44 non protégés par une mesure de réduction des nuisances sonores à la source seront résorbés par des changement de baies vitrées,
- pour le réseau ferroviaire, voir les tableaux suivants :
-

➢ **Ligne 205000**

Libellé projet pluriannuel	PK Début projet	PK Fin projet	Années	Montant
L205 Soisson Givet Laon Reims - Renouvellement Voie Ballast en Suite Rapide 2018 (Lot 3) Soisson Givet (Amagne Lucquy et Mohon) km 105,650 au Km 139,667 Voies 1 et 2 et (Reims Le Chatelet) du km 60,500 au km 82,063 Voie 1 - Laon Reims km 0+000 au km 9+000	60+500	139+667	2018-2019 2020	64 260 103 €
Renouvelement Ballast + Renouvellement Traverses pour 11 zones soit 8800 ml de Renouvellement Ballast et 8680 ml de Renouvellement Traverses	59+000	93+000	2020	570 000 €
Gare de Reims : Renouvellement Appareil de Voie 1113b + 1103 + 1133b + 1138 ; Renouvellement Ballast + Appareil de voie 1105 + 1123b + 1116a + 1135a + 1135b + 1139 ; Renouvellement Voie Ballast 369 m voies de raccords et jonction J0552A	55+190	56+200	2020	2 949 116 €
Gare de Bazancourt : Renouvellement Appareils de Voie et Renouvellement Voie Ballast 112 m de voies de raccords	70+900	71+100	2020	1 194 268 €
Section de ligne 205000 Reims - Fismes : Renouvellement de Traverses + Renouvellement Ballast + section de Renouvellement Voie Ballast	Non définie	Non définie	2021, 2022	21 496 599 €

- **Ligne 70000**

Libellé projet pluriannuel	PK Début projet	PK Fin projet	Années	Montant
Régénération du Pont Route rue de Reims à Epernay	141+573	141+573	2022	4 000 000 €
Chalons-en-Champagne - Renouvellement Appareils de Voies + Renouvellement Voie Ballast sur 70 m raccords et Renouvellement Ballast 100m	171+900	172+100	2020, 2021	3 722 181 €
Renouvellement Rail V2 File gauche pour 1850 ml	180+200	191+600	2023	558 615 €

- **Ligne 74000**

Libellé projet pluriannuel	PK Début projet	PK Fin projet	Années	Montant
Renouvellement Rail File Haute suite à défauts 222,2 (3 zones pour 1562ml)	148+807	166+892	2018, 2020	150 000 €

TITRE V – 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.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 non concédé et ses dépendances (revêtements, écrans, modelés...) ainsi que les opérations mixtes (isolations de façade complémentaires associées...) sont financés par l'État (Ministère de la Transition écologique et solidaire) sur le programme 203 « infrastructures et services de transport » et réalisés sous le pilotage de la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Grand Est (Service Maîtrise d'Ouvrage) en liaison avec la Direction Interdépartementale des Routes concernée (DIR Nord pour la RN31, RN244, RN51 et A34 et DIR Est pour les RN4 et RN44).
- Lorsque les travaux à réaliser consistent uniquement à intervenir sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores par un renforcement des isolations acoustiques des façades, ces travaux 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, ces subventions proviennent de l'État (Ministère de la Transition écologique et solidaire) sur le programme 181 « prévention des risques » et sont contrôlées par la Direction Départementale des Territoires de la Marne.

Pour les infrastructures ferroviaires :

- Les travaux de protection phonique (écran, merlon, ...) à réaliser sur une infrastructure ferroviaire sont financés par Réseau Ferré de France, et peuvent faire l'objet de co-financements de l'Etat, de l'ADEME ou de l'Europe.
- Lorsque les travaux à réaliser consistent uniquement à intervenir sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores par un renforcement des isolations acoustiques des façades, ces travaux sont co-financés par RFF et l'ADEME.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE LA MARNE

40 boulevard Anatole France - CS 60554
51037 Chalons en champagne Cedex
03.26.70.80.00
ddt@marne.gouv.fr – www.marne.gouv.fr