



PRÉFECTURE DE LA MARNE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE LA MARNE

Directive européenne n° 2002/49/CE relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement

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

Phase 2

Résumé non technique

**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

1. 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 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.

2. La réglementation et son application dans la Marne

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 (CBS) 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 de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 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.

La mise en œuvre de cette directive s'établit en deux échéances selon les densités de trafic et la taille des agglomérations.

La 1^e échéance (2007-2008) portait sur les infrastructures de transports terrestres dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains et les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Dans la Marne, les CBS et le PPBE correspondant ont été arrêtés respectivement par arrêtés préfectoraux du 20 août 2008, du 15 avril 2009 et du 20 juin 2012 et sont publiés sur le site internet :

<http://www.marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-des-transport>

La 2^e échéance (2012-2013) porte sur les infrastructures de transports terrestres dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages de trains et les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Dans la Marne, les CBS de la 2^e échéance ont été arrêtées par arrêté préfectoral du 3 juin 2013 et publiées sur le site internet :

pour les infrastructures de transport terrestre : <http://www.marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-des-transport/Cartes-de-bruit-strategiques>

pour l'agglomération de Reims : <http://www.reimsmetropole.fr/les-missions/cadre-de-vie-environnement/developpement-durable/la-cartographie-du-bruit--3137.htm>

Cinq PPBE distincts sont ou doivent être élaborés pour cette 2^e échéance : par l'État pour les voies nationales et autoroutes et les voies ferroviaires, par le Conseil Général pour les voies départementales, par les villes de Châlons-en-Champagne et de Reims pour leurs voies communales et par l'agglomération de Reims. Le PPBE de l'agglomération de Reims est déjà publié sur son site internet.

Le présent PPBE concerne les infrastructures relevant du réseau routier national et réseau ferroviaire pour la 2e 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, réseau ferré de France et le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

3. Résultats du diagnostic issu des cartes de bruit de 2e 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 Tinquieux 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 ;
- ➔ quelques 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 bruit, 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 seuils fixés	Indicateur de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et ou LGV + voie ferrée conventionnelle
par la réglementation française*	LAeq (6h-22h)	70	73	73
	LAeq(22h-6h)	65	68	68
par la réglementation européenne**	Lden	68	73	71
	Ln	62	65	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

Axes	Communes	Présence de PNB
RN4 Est	Courgivaux, La Noue, Moeurs- Verdey, Saint-Loup, Linthes Connantray- Vaurefroy et Sommesous,	60 bâtiments ont été identifiés grâce à des mesures plus précises réalisées dans le cadre d'un marché de résorption des PNB de la RN4 en cours
RN4 Ouest	Vauclerc et Thièblement-Farémont	24 bâtiments ont été identifiés grâce à des mesures plus précises réalisées dans le cadre d'un marché de résorption des PNB de la RN4 en cours
RN31	Breuil, Fismes, Magneux, Muizon et Thillois	72 bâtiments ont été pré-identifiés.
RN44	Châlons-en-Champagne, Chépy, Couvrot, Montcetz-Longevas, Saint-Germain la Ville, Saint-Martin-sur-le-Pré, Saint-Memmie, Sarry, Vitry-en-Perthois et Vitry le François.	113 bâtiments, dont 2 d'enseignement, ont été pré-identifiés. Une étude plus précise de recensement des PNB a été réalisée en 2010 sur le secteur de Saint-Memmie.

➔ sur le réseau ferroviaire

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

4. Les mesures réalisées, programmées et envisagées

Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 2003

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 future déviation de Chepy par la RN44.

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.

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.
- ➔ remplacement de ballast et de traverses, ou de pont métalliques, le long du réseau ferroviaire.

Les principales mesures envisagées ou à l'étude durant les prochaines années

- ➔ Renouvellement des chaussées sur la RN31 à Fismes et entre Muizon et Thillois,
- ➔ conduite d'une étude d'opportunité d'implanter un merlon acoustique au niveau de la commune de Thillois.
- ➔ projet de construction de la déviation de Chepy par la RN44 avec une mise en service prévisionnelle au-delà 2018,
- ➔ résorption des PNB des RN4, 31 et 44 non protégés par une mesure de réduction des nuisances sonores à la source seront résorbés par de l'isolation de façade
- ➔ remplacement des tabliers métalliques à poutres jumelles par des tabliers ballastés à Blesme sur la Bruxenelle,
- ➔ remplacement de 2 tabliers métalliques à poutres latérales à Reims,
- ➔ remplacement des tabliers métalliques sur la commune de Bazancourt et sur l'avenue Brébant à Reims.

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

Pour les infrastructures routières :

- ➔ Les travaux à réaliser sur une infrastructure routière du réseau national et ses dépendances ainsi que les opérations mixtes (isolations de façade complémentaires associées ...) sont financés par l'État et coordonnés par la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement en liaison avec les directions interdépartementales des routes.
- ➔ Les travaux consistant à intervenir sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores pour renforcer les isolations acoustiques des façades sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés et subventionnés à hauteur de 80 à 100% (en fonction des conditions de ressource) par l'État.

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.