

Direction départementale  
des territoires et de la mer

Evreux, le 15 DEC. 2011

Service prévention des risques  
et aménagement du territoire

Unité prévention des risques  
Dossier suivi par : Agnès SMELA  
Tél : 02 32 29 60 45  
Fax : 02 32 29 60 73  
Mél : agnes.smela@eure.gouv.fr  
Notre référence : SPRAT/PR/AS/2011-057

## Compte rendu du comité de pilotage de l'observatoire du Bruit des transports terrestres 21 novembre 2011 Préfecture de l'Eure

### Présents :

Alain FAUDON	Secrétaire Général de la préfecture de l'Eure
Caroline GUILLAUME	Directrice départementale des territoires et de la mer de l'Eure
Séverine CATHALA	DDTM27/Responsable du service prévention des risques et aménagement du territoire
Mathieu MAUPETIT	DDTM27/SPRAT/Responsable de l'unité prévention des risques
Agnès SMELA	DDTM27/SPRAT/PR chargée d'études Bruit
Romarc COURTIER-ARNOUX	DREAL Haute Normandie / SDTMI
Tiphaine BRETT	DREAL Haute Normandie / SDTMI
Sylvie SEBIRE	Réseau Ferré de France
Sophie MARTY-LE RIDANT	SAPN
Alain DUVAL	Conseil Général de l'Eure
Jean-Côme BOURCIER	Conseil Général de l'Eure
Daniel PINEL	Conseil Général de l'Eure / Direction des Routes
Rodrigue ORTANGE	Société Transport du Val de Seine - Louviers
Jérôme COUVEZ	Grand Evreux Agglomération
Serge ARINAL	Grand Evreux Agglomération
Franck PETIJON	Direction départementale de la cohésion sociale
Erwan BLONDEL	DDTM76/SRMT/Responsable du bureau Risques Naturels
Sébastien LEGROS	DDTM76/SRMT/BRN chargé d'études

### Excusés :

Gaëlle BENOIT et Régis BOITTIN du CETE Normandie Centre - Blois  
Monsieur le Directeur d'Eure Habitat - Evreux  
Monsieur BARBOSA – La Sauvegarde de l'Environnement  
Monsieur GERAULT – Pôle production SNCF Rouen

## **Introduction :**

Monsieur FAUDON, Secrétaire Général de la préfecture de l'Eure accueille les participants et les remercie de leur présence. Il rappelle que l'objectif de cette réunion du comité de pilotage de l'observatoire du bruit est de présenter les documents élaborés dans le département de l'Eure en matière de prévention et de protection contre les nuisances sonores dues aux infrastructures de transports.

Quelques éléments de réglementation sur la prévention du bruit des infrastructures de transport sont ensuite rappelés par Madame SMELA de la DDTM27.

Le volet curatif de la lutte contre les nuisances sonores présenté au cours de cette réunion concerne :

- Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour les voies nationales concédées et non concédées de l'Eure, dans le respect de la réglementation issue de la directive européenne de 2001 (voies supportant un trafic supérieur à 16400 véhicules/jour pour cette première version) ;
- La résorption des points noirs bruit le long des voies ferrées supportant un trafic supérieur à 50 trains/jour.

Le volet préventif de la lutte contre les nuisances sonores présenté au cours de cette réunion concerne :

- Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres selon l'article 13 de la loi du 31 décembre 1992, informant les constructeurs des nuisances sonores le long des voies supportant un trafic supérieur à 5000 véhicules/jour ou 50 trains/jour ;
- L'élaboration des cartes de bruit stratégiques, état des lieux des nuisances sonores de part et d'autres des voies, pour les routes dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules/jour et les voies ferrées dont le trafic est supérieur à 82 trains/jour, selon la réglementation européenne.

Le rôle du comité de pilotage de l'observatoire du bruit est de formuler un avis sur l'ensemble des documents qui lui sont présentés avant leur approbation. Créé le 19 décembre 2008, il s'est réuni une première fois le 14 septembre 2009.

## **1 – Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier national « 1ère échéance »**

Le projet de PPBE Etat sur le département de l'Eure a été transmis à l'ensemble des membres de l'observatoire en annexe de la convocation.

Il concerne les tronçons de voies nationales concédées ou non concédées dont le trafic est supérieur à 16400 véhicules/jour. Ces mêmes voies ont fait l'objet d'une cartographie du bruit validée par le comité de pilotage le 14 septembre 2009, approuvée le 29 juillet 2010 et disponible sur le site internet de la DDTM27.

Madame SMELA présente le projet de PPBE en détaillant pour chaque voie son contenu : le nombre de personnes exposées au bruit, l'historique des mesures de prévention depuis 1998, les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit prévues dans les 5 ans et une estimation de la diminution prévisible du nombre de personnes exposées.

Un premier recensement des bâtiments sensibles (logements, écoles, hôpitaux...) a été réalisé sur la base de la cartographie du bruit approuvée en 2010. Dans l'Eure, seuls des logements sont concernés. Parmi ces logements identifiés, il a ensuite été vérifié si ceux-ci respectent les critères d'antériorité qui permettent d'être reconnus comme « point noir bruit » (PNB). Pour respecter ces critères, ils doivent avoir été construits avant l'existence administrative de la voie bruyante ou avant le 6 octobre 1978 (1ère loi sur le bruit concernant l'isolation acoustique des constructions). La cartographie du bruit des routes nationales a été réalisée suivant une approche « simplifiée » qui ne prend pas en compte la topographie du terrain. La DREAL a donc financé des mesures de bruit in-situ chez les particuliers volontaires pour préciser les niveaux de bruit auxquels sont exposés les logements.

**N12 :** 3 communes sont concernées sur un linéaire de 3,5 km où 12 logements ont été recensés dans les couloirs de nuisances sonores dépassant les seuils de 62 dB(A) de nuit et 68 dB(A) de jour. Parmi

ces 12 logements, seuls 5 respectent les critères d'antériorité. 1 mesure de bruit a été financée par la DREAL mais elle n'a pas permis de mettre en évidence de Point Noir Bruit.

**N13** : 9 communes sont concernées sur un linéaire de 17 km où 10 logements ont été recensés dans les couloirs de nuisances sonores dépassant les seuils de 62 dB(A) de nuit et 68 dB(A) de jour. Parmi ces 10 logements, seuls 4 respectent les critères d'antériorité.

3 mesures de bruit ont été financées par la DREAL. Elles ont permis de mettre en évidence un seul Point Noir Bruit à Caillouet-Orgeville. Ce logement fera prochainement l'objet d'une convention pour subventionner une isolation de façade permettant la réduction du bruit dans les pièces à vivre.

**N154** : 11 communes sont concernées sur un linéaire de 20 km où 9 logements ont été recensés dans les couloirs de nuisances sonores dépassant les seuils de 62 dB(A) de nuit et 68 dB(A) de jour. Parmi ces 9 logements, seuls 2 respectent les critères d'antériorité.

1 mesure de bruit a été financée par la DREAL mais elle n'a pas permis de mettre en évidence de Point Noir Bruit.

La même démarche a été menée pour les autoroutes sauf que les cartes de bruit de ces voies ont été réalisées suivant une approche « détaillée » qui ne nécessite pas de réaliser des mesures in situ pour confirmer les PNB.

**A13** : 59 communes sont concernées sur un linéaire de 105 km où 9 logements ont été recensés dans les couloirs de nuisances sonores dépassant les seuils de 62 dB(A) de nuit et 68 dB(A) de jour. Parmi ces 9 logements, seuls 4 respectent les critères d'antériorité et sont donc des points noir du bruit. On peut noter que 183 logements ont fait l'objet de mesures de protection par des travaux depuis 1993 le long de l'A13. Sur les 4 points noir bruit restants, 2 seront traités à court terme et 2 autres à moyen terme (Le Torpt et Triqueville)

**A29** : Echangeur de Beuzeville sans Point Noir Bruit.

**A131** : 7 communes sont concernées sur un linéaire de 15 km où 1 seul logement a été recensé dans les couloirs de nuisances sonores dépassant les seuils de 62 dB(A) de nuit et 68 dB(A) de jour. Cette habitation fera l'objet d'une isolation de façade à court terme. On peut noter que 25 logements ont fait l'objet de mesures de protection par des travaux depuis 1993 le long de l'A131.

**A154**: 5 communes sont concernées sur un linéaire de 8 km où 2 logements sont recensés dans les couloirs de nuisances sonores dépassant les seuils de 62 dB(A) de nuit et 68 dB(A) de jour. Ces 2 habitations seront traités à court terme par isolation de façade. On peut noter que 70 logements ont fait l'objet de mesures de protection par des travaux depuis 1993 le long de l'A154.

Monsieur FAUDON souligne les efforts réalisés par la SAPN dans le traitement du bruit de ses infrastructures.

**Le projet de PPBE Etat est soumis à l'avis du comité de pilotage de l'observatoire qui donne son accord à l'unanimité des présents pour engager la consultation publique sur la base du projet présenté en séance.**

La consultation du public pendant 2 mois sur internet, est une mesure prévue par les textes avant l'approbation officielle du PPBE. Cette consultation sera lancée dans les prochaines semaines pour permettre une approbation du PPBE dans le courant du premier semestre 2012.

Madame SMELA rappelle qu'un PPBE les voies départementales dont les cartes de bruit ont été approuvées le 29 juillet 2010, doit également être rédigé et validé après notamment sa présentation à l'observatoire du bruit.

Madame GUILLAUME rappelle que le Ministère de l'écologie attire en ce moment l'attention de tous les départements sur les obligations européennes en matière de bruit. Le non respect de ces obligations (cartes de bruit et PPBE sur toutes les voies dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules/jour y compris routes départementales et voies communales) expose la France à un contentieux européen qui se traduirait en pratique par d'importantes amendes. Si cette hypothèse devait se rapprocher fortement, la préfecture pourrait alors être amenée à se substituer aux collectivités pour faire réaliser à leur frais les cartes et plans demandés par la directive européenne.

Monsieur PINEL est proposé par Monsieur DUVAL, responsable du service routes du conseil général, pour assurer le suivi de l'élaboration du PPBE des voies départementales. La DDTM reprendra contact avec lui pour engager l'élaboration de ce document.

En l'absence de trafics validés par les gestionnaires des voies communales, l'avancement des cartes et des PPBE a pris beaucoup de retard. Madame SMELA se tient également à la disposition des communes ou groupement de communes qui le souhaitent pour leur apporter une aide administrative et technique dans l'élaboration de ces documents.

**Corrections :**

Le PPBE Etat transmis pour avis aux membres de l'observatoire du bruit, présente une erreur dans le tableau du paragraphe 7 sur la diminution du nombre de personnes exposées au bruit.

L'erreur donnera lieu aux corrections suivantes :

Département	Nombre de personnes exposées au-dessus du seuil PNB Lden	Nombre de personnes exposées au-dessus du seuil PNB Ln	Nombre de personnes exposées au-dessus du seuil PNB Lden	Nombre de personnes exposées au-dessus du seuil PNB Ln
	Avant mesures de réduction d'impact	Avant mesures de réduction d'impact	Après mesures de réduction d'impact	Après mesures de réduction d'impact
Eure (27)	24	<del>X</del> 2	4	<del>X</del> 0

**2 – Les zones de bruit critiques et les Points Noirs Bruit (PNB) le long des voies ferrées**

Une zone de bruit critique est une zone urbanisée dont les niveaux sonores en façades, résultant de l'exposition au bruit des infrastructures de transports terrestres, dépassent l'une des valeurs limites de 70 dB(A) de jour et 65 dB(A) de nuit.

Un point noir bruit est un bâtiment sensible (logement, école, hôpital...) situé dans une zone de bruit définie ci-dessus.

Le recensement effectué par Réseau Ferré de France a mis en évidence 226 zones de bruit critiques en Haute Normandie.

RFF a évalué le traitement de l'ensemble des zones de bruit critiques à 25 989 000 € pour l'Eure et 34 215 000 € pour la Seine-Maritime.

Pour hiérarchiser les zones prioritaires dans leur traitement, RFF propose la création d'un indicateur calculé selon la formule suivante :

$$\begin{aligned}
 & \text{population exposée entre 68 et 73 dB(A)} \\
 & \quad + \\
 & 2 \times \text{population exposée de nuit au-dessus de 73 dB(A)} \\
 & \quad + \\
 & 2 \times \text{population exposée de jour entre 73 et 78 dB(A)} \\
 & \quad + \\
 & 2 \times \text{population exposée de jour au-dessus de 78 dB(A)}
 \end{aligned}$$

Cette formule a mis en évidence une zone de bruit en particulier, représentant ¼ de la population soumise au bruit ferroviaire dans le département de l'Eure : Vernon/Saint-Marcel.

Le Contrat Plan Etat Région 2008/2013 comprend un volet « bruit » d'un montant de 13,75 M€.

L'utilisation de ces crédits pour les mois à venir, conduit le préfet à présenter à l'observatoire la proposition de hiérarchisation des travaux suivante :

Pour l'Eure, des travaux sur la Zone de Bruit Critique de Vernon/Saint-Marcel pour un montant de 8,2 M€.

Pour information, le département voisin de la Seine Maritime envisage le traitement d'une zone de bruit par des travaux d'un montant de 4,3 M€. Des études sont également nécessaires pour la mise en place des protections acoustiques. Elles sont évaluées pour l'ensemble de la région à 1,25 M€.

**Le comité de pilotage de l'observatoire émet un avis favorable à l'unanimité des présents sur cette hiérarchisation.**

### **3 – La révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres**

Le classement sonore du département a été approuvé le 8 avril 2003 sur les voies ferrées, les autoroutes, et les routes nationales avant décentralisation. Il doit faire l'objet d'une révision régulière. La DDTM a profité de cette première révision pour y intégrer l'ensemble des routes départementales.

Après validation des trafics par les gestionnaires, les infrastructures dont le trafic est supérieur à 5000 véhicules/jour ou 50 trains/jour ont fait l'objet d'un classement en 5 catégories, 1 étant la plus bruyante.

De ces catégories découlent des obligations réglementaires d'isolation phonique pour les nouvelles constructions implantées dans les couloirs de nuisances sonores allant de 10 à 300 mètres de part et d'autres des voies (10 mètres pour la catégorie 5 et 300 mètres pour la catégorie 1).

La proposition de classement sonore a été transmise aux 337 communes concernées et a donné lieu à 11 remarques dont 6 ont pu être prises en considération et donner lieu à des modifications.

La révision du classement sonore intégrant les routes départementales sera approuvée avant la fin de l'année 2011 et mise à disposition du public sur le site internet de la DDTM27.

Il restera encore à y intégrer les voies communales de plus de 5000 véhicules/jour.

Madame SMELA rappelle qu'il est dans l'intérêt de classer les voies bruyantes puisque cela permet de rendre obligatoire une isolation phonique adaptée, le classement sonore étant opposable aux tiers. D'une part, ce classement permet de limiter les dommages sur la santé des personnes résidant à proximité des voies bruyantes, d'autre part le classement sonore étant une démarche prévention, elle limite les opérations de résorption a posteriori qui sont particulièrement coûteuses.

### **4 – L'avancement des cartes de bruit stratégiques**

Les cartes de bruit stratégiques ont été validées dans l'Eure pour les voies nationales et départementales dont le trafic est supérieur à 16400 véhicules/jour le 29 juillet 2010.

Elles doivent être à présent réalisées pour les voies dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules/jour ou 82 trains/jour.

Dans notre département cela concerne :

- l'ensemble des autoroutes sauf l'A28 ;
- 96 km de routes nationales non concédées ;
- 250 km de routes départementales ;
- 44 km de voie ferrée (Paris/Le Havre) ;
- sans doute plusieurs dizaines de kilomètres de voies communales.

Le réseau autoroutier et les routes nationales non concédées seront cartographiés par le Centre d'Études Technique de l'Équipement Normandie Centre, centre d'études dépendant du ministère de l'écologie et du développement durable.

Le réseau départemental sera cartographié par un bureau d'études choisi par la DDTM dans le cadre d'un marché public.

En l'absence de validation de trafic du réseau communal le marché susvisé n'a pas pu intégrer les voies communales en 2011. Il n'en reste pas moins que ce travail doit être effectué par les communes le plus rapidement possible.

## 5 – Le Plan d'Exposition au Bruit de la base aérienne d'Evreux/Fauville

Le Plan d'Exposition au Bruit actuellement en vigueur date du 20 janvier 1982 et comporte 3 zones à l'intérieur desquelles des limitations de constructions sont opposables.

Les modifications des avions, des trafics et des trajectoires ont conduit le ministère de la défense à envisager la révision du PEB d'Evreux/Fauville. Cette révision est proposée au préfet de l'Eure qui doit fixer deux des quatre limites de zones proposées par le Ministre de la Défense : les limites des zones B et C. Les limites proposées correspondent à des trafics à court, moyen ou long terme.

Le choix du Préfet s'est porté sur des limites à long terme pour prendre en considération l'évolution des trafics de ces prochaines années.

Ce choix a fait l'objet d'une consultation informelle au cours des mois de septembre et octobre 2011 auprès des 20 communes touchées par le futur PEB. Aucune remarque n'a été émise.

La révision va donc pouvoir être officiellement lancée avec la procédure de consultation officielle avant approbation.

Les modifications que la révision du PEB vont entraîner peuvent se résumer au fait que les trois limites de zones A, B et C se voient diminuées en se rapprochant de la base elle-même.

Une 4ème zone est créée, la zone D, plus élargie que l'ancien périmètre du PEB, permettant une information des constructeurs sur la présence de nuisances sonores aériennes et rendant obligatoire une isolation phonique minimum.

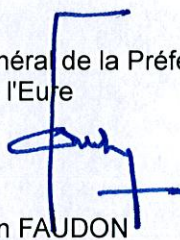
Le PEB n'a pas vocation à intervenir sur l'isolation des bâtiments existants. Il n'entraînera des obligations que sur les futures constructions, en fonction de leur usage.

### Conclusions :

Monsieur FAUDON remercie les personnes présentes et rappelle les engagements pris en séance par le Conseil Général pour l'élaboration de son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Il fixe comme objectif la présentation de ce plan lors de la prochaine réunion de l'observatoire du bruit en fin d'année 2012.

Les communes pouvant être concernées par des voies supportant un trafic supérieur à 5000 véhicules/jour recevront un courrier de la préfecture attirant leur attention sur leurs obligations dans les démarches de réduction des nuisances sonores dues aux infrastructures de transports terrestres.

Le Secrétaire Général de la Préfecture de  
l'Eure



Alain FAUDON