

**POUR VOUS,
le DÉPARTEMENT agit !**



Infrastructures routières départementales

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Pour les routes départementales circulées
par plus de 3 millions de véhicules par an



PPBE - FÉVRIER 2021

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUCTION | 4 |
| 1.1 LE BRUIT – DEFINITION | 5 |
| 1.2 PLAGE DE SENSIBILITE DE L'OREILLE ET EFFETS DU BRUIT SUR LA SANTE | 5 |
| 1.3 ÉCHELLE DES NIVEAUX DE BRUIT | 6 |
| 2. REGLEMENTATION | 8 |
| 2.1 LA REGLEMENTATION FRANÇAISE SUR LE BRUIT DE 1992 | 8 |
| 2.2 LA REGLEMENTATION EUROPEENNE SUR LE BRUIT DE 2002 | 8 |
| 3. PRESENTATION ET SYNTHESE DES RESULTATS DES CARTES DE BRUIT | 10 |
| 3.1 LA REPRESENTATION DU BRUIT | 10 |
| 3.2 LES DIFFERENTS TYPES DE CARTES DE BRUIT | 11 |
| 3.3 LE RESEAU ROUTIER CONCERNE PAR LA DIRECTIVE EUROPEENNE - 3 ^{ème} ECHEANCE | 12 |
| 3.4 SYNTHESE DES RESULTATS DE LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT | 13 |
| 3.5 OBSERVATIONS | 14 |
| 4. LES ZONES CALMES | 15 |
| 4.1 LES CRITERES RETENUS | 15 |
| 4.2 LOCALISATION ET OBJECTIFS DE PRESERVATION | 15 |
| 5. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES DEPASSANT LES VALEURS LIMITES | 15 |
| 6. MESURES PRISES OU PROGRAMMEES POUR PREVENIR OU REDUIRE LE BRUIT AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES | 16 |
| 6.1 LES MESURES DE PREVENTION | 16 |
| 6.1.1 La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles | 16 |
| 6.1.2 La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes | 16 |
| 6.2 LES MESURES DE RESORBITION | 17 |
| 6.3 MESURES PRISES AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES | 17 |
| 6.3.1 Enrobés phoniques | 18 |
| 6.3.2 Création d'une nouvelle liaison pour reporter le trafic et création d'un mur anti-bruit | 18 |
| 6.3.3 Restrictions de circulation pour les véhicules poids lourds | 19 |
| 6.3.4 Création de voies vertes pour favoriser les modes doux de circulation | 20 |
| 6.3.5 Adaptation de l'utilisation de l'enduit monocouche double gravillonnage 10/14-4/6 | 20 |
| 6.3.6 Autres mesures prises par le Département | 20 |
| 6.4 MESURES PROGRAMMEES POUR LES ANNEES SUIVANTES | 20 |
| 6.4.1 Restriction de circulation pour les véhicules lourds | 20 |
| 6.4.2 Mise en œuvre d'enrobés lors du renouvellement des couches de roulement | 21 |
| 7. FINANCEMENTS ET ELEMENTS DE PROGRAMMATION | 21 |
| 8. ESTIMATION DE LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EXPOSEES AU BRUIT A L'HORIZON 2026 | 21 |
| 9. CONSULTATION DU PUBLIC | 22 |
| 9.1 PUBLICITE | 22 |
| 9.2 DOLEANCES | 23 |
| 9.3 REPONSES APPORTEES | 28 |
| 10 CARTE STRATEGIQUE DU BRUIT | 31 |
| 11. RESUME NON TECHNIQUE | 32 |
| PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES | 33 |
| GLOSSAIRE | 34 |
| ANNEXES | 35 |
| - Code de l'environnement Articles L572-1 à L572-11 | |
| - Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme | |

1. INTRODUCTION

Les nuisances sonores sont devenues un signe de la détérioration du cadre de vie, tant en milieu urbain qu'au voisinage des grandes infrastructures de transport. Dans les situations de forte exposition, le bruit constitue un problème de santé publique qui concerne une grande partie de la population. La diminution de l'exposition aux bruits excessifs est un objectif tant sur le plan environnemental, social que sanitaire. En effet, les études montrent clairement les conséquences du bruit sur la santé et sur le sommeil.

Les nuisances sonores agissent sur notre santé et également, de manière plus large, sur la qualité de vie, sur l'éducation des enfants, dans les environnements professionnels et familiaux, dans les déplacements.

Pour autant toutes les manifestations sonores sont loin d'être des nuisances, elles sont aussi une source d'enrichissement collectif et il apparaît primordial de préserver et de conforter la richesse et l'identité sonore des villes et villages. Cet objectif n'est pas incompatible, bien au contraire, avec la lutte contre les nuisances sonores.

C'est dans ce contexte que les pouvoirs publics doivent jouer un rôle moteur dans la lutte contre les nuisances sonores. Cette volonté a été réaffirmée au travers des propositions qui apparaissent dans le volet « santé environnementale » du Grenelle de l'environnement et parmi lesquelles on peut citer :

- la révision des modalités d'approche et de décollage des avions afin de réduire le bruit et la consommation de carburant et le renforcement des contraintes imposées au trafic nocturne des aéroports en zone urbanisée pour réduire ce trafic au minimum incompressible,
- la révision de l'inventaire des points noirs du bruit et la résorption des plus importants,
- l'accroissement des moyens dédiés à la lutte contre le bruit des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires,
- le développement des observatoires du bruit dans les grandes agglomérations et notamment la diffusion des données et l'amélioration de la concertation,
- le bruit a été également abordé dans d'autres tables rondes du Grenelle et notamment dans les programmes « moderniser le bâtiment et la ville », « mobilité et transports » du volet « lutter contre les changements climatiques », « protection acoustique des bâtiments » de manière coordonnée et concomitante à l'aspect thermique (économies d'énergie).

Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a été publié par le Département en 2016 et il fait l'objet d'une mise à jour en 2021. Cette mise à jour du PPBE correspond à une 3^{ème} échéance telle que définie au niveau européen pour couvrir la période 2018-2023.

1.1 LE BRUIT - DEFINITION

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère. Il peut être caractérisé par sa fréquence (grave, médium, aiguë) et par son amplitude ou niveau de pression acoustique, exprimées en dB.

On distingue trois catégories de bruit :

Le bruit ambiant est le bruit total existant dans une situation donnée, pendant un intervalle de temps donné.

Il est composé des bruits émis par toutes les sources proches ou éloignées.

Le bruit particulier est une composante du bruit ambiant qui peut être identifié spécifiquement par des analyses acoustiques (analyse fréquentielle, spatiale, étude de corrélation...) et peut être attribué à une source d'origine particulière.

Le bruit résiduel est la composante du bruit ambiant lorsqu'un ou plusieurs bruits particuliers sont supprimés.

Le bruit répond par ailleurs à une arithmétique particulière. Le doublement de l'intensité sonore, dû par exemple à un doublement du trafic, se traduit par une augmentation de 3 dB(A) du niveau de bruit.

$$60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$$

Par ailleurs, si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est supérieur au second d'au moins 10 dB(A), le niveau sonore résultant est égal au plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort.

$$60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$$

De manière expérimentale, il a été montré que la sensation de doublement du niveau sonore (deux fois plus de bruit) est obtenue pour un accroissement de 10 dB(A) du niveau sonore initial.

1.2 PLAGE DE SENSIBILITE DE L'OREILLE ET EFFETS DU BRUIT SUR LA SANTE

L'oreille humaine a une sensibilité très élevée, puisque le rapport entre un son juste audible (2×10^{-5} Pascal), et un son douloureux (20 Pascal) est de l'ordre de 1 000 000. L'échelle usuelle pour mesurer le bruit est une échelle logarithmique et l'on parle de niveaux de bruit exprimés en décibels A (dB(A)) où A est un filtre caractéristique des particularités fréquentielles de l'oreille humaine.

Il existe plusieurs effets du bruit sur la santé humaine :

Effets auditifs

Les effets auditifs à la suite d'une exposition au bruit sont relativement bien connus. Les conséquences d'une exposition au bruit peuvent être d'une part la fatigue auditive, et d'autre part, la perte auditive. La fatigue auditive correspond à un déficit temporaire d'audition qui se caractérise par une diminution de la sensibilité auditive pendant un temps limité après la fin de la stimulation acoustique. Les pertes acoustiques, quant à elles, sont caractérisées par leur irréversibilité.

D'autres effets existent, même s'ils sont moins connus : il s'agit des acouphènes et de l'hyperacousie.

L'acouphène chronique est un bruit subjectif, entendu sans cesse, jour et nuit, dans l'oreille ou dans la tête, sans aucun stimulus sonore extérieur. La plupart du temps, les causes de l'acouphène ne sont pas clairement identifiées. Le choc auditif est un des facteurs reconnus des acouphènes. Il en existe d'autres (tumeur, infection virale...).

Le terme « hyperacousie » désigne quant à lui une intolérance aux bruits, même les plus banals. L'hyperacousie est souvent la séquelle d'un traumatisme acoustique et accompagne l'acouphène dans 40 % des cas.

Effets non-auditifs

Les expérimentations mettent en évidence une variabilité individuelle importante. Les effets suivants ont néanmoins pu être constatés :

- *Effets sur les organes et les systèmes humains.* Les effets cardio-vasculaires sont souvent mentionnés. Des essais en laboratoire ont mis en évidence la perturbation de la pression artérielle, l'accélération du rythme respiratoire, les modifications du système endocrinien, les troubles de la vision. Ils restent cependant controversés, en particulier par rapport aux études épidémiologiques réalisées.
- *Stress.* Pour que ce stress se transforme néanmoins en pathologie, l'exposition au bruit doit être à la fois longue et intense.
- *Baisse des performances intellectuelles d'un individu.* Au travail, on peut noter une baisse des performances (réactivité, vigilance...). Chez les enfants, le bruit journalier peut influencer les conditions du développement intellectuel et perturber l'apprentissage à l'école.

- *Perturbation du sommeil.* La structuration du sommeil peut se modifier : augmentation du nombre de réveils pendant la nuit, diminution de la durée du sommeil profond, disparition des phases de sommeil paradoxal... Par rapport au bruit de l'environnement, on parle parfois d'une accommodation : les individus n'ont plus conscience d'être dérangés pendant leur sommeil (par le passage d'un train par exemple). Cependant, même après plusieurs années d'exposition à un bruit, les réactions physiologiques à ces bruits peuvent être mesurées, indépendamment du fait que l'individu se réveille ou non. Même si les perturbations sur le sommeil dépendent fortement des individus, l'OMS (Organisation mondiale de la santé) recommande les valeurs suivantes à proximité de la tête du dormeur : 30 dB(A) en niveau moyen, et 45 dB(A) en niveau maximum.

1.3 ÉCHELLE DES NIVEAUX DE BRUIT

Les tableaux ci-dessous permettent de lier le type de situation associé à un niveau de trafic, le niveau sonore en dB(A), la sensation auditive et la possibilité de conversation (données issues du Ministère des Affaires Sociales, de la Santé et de la Ville).

| Situation | Trafic moyen horaire en véh/h | LAeq* en dB(A) | Ressenti des riverains |
|---|-------------------------------|----------------|---|
| Bord du périphérique de Paris et autoroute en Ile de France | 7 000 | 80 | Plaintes très vives |
| Artère principale d'une grande ville | 2 000 | 75 | Nombreuses plaintes |
| Immeuble à 60 m d'une autoroute | 2 000 | 70 | Plaintes et sentiment d'inconfort |
| Rue secondaire d'un centre-ville | 200 | 65 | Bien accepté en centre-ville mais moins admis en quartier périphérique ou maison individuelle |
| Immeuble à 150 m d'une autoroute | 2 000 | | |

* Tous les sigles sont expliqués page 27 dans le glossaire.

| Situation | Trafic moyen horaire en véh/h | LAeq en dB(A) | Riverains |
|--|-------------------------------|---------------|----------------------|
| Petite rue réputée calme | 200 | 60 | Généralement accepté |
| Immeuble à 300 m d'une autoroute | 2 000 | | |
| Immeuble à 500 m d'une voie rapide | 1 000 | 55 | Jugé assez calme |
| Façade sur cour d'immeuble en centre-ville | - | 50 | Jugé calme |
| Façade sur cour en quartier résidentiel | - | 45 | Très calme |

Mesure réalisée à 2 m devant la façade du Bâtiment

| Niveau sonore en dB(A) | Sensation auditive | Possibilité de conversation | Bruit correspondant |
|------------------------|---|--|--|
| 0 | Seuil d'audibilité | A voix chuchotée | - |
| 5 10 | Silence inhabituel | | Chambre sourde |
| 15 20 | Très grand calme | | Studio d'enregistrement de musique |
| 25 30 35 | Calme | A voix basse | Feuilles légèrement agitées par un vent doux Bruit ambiant nocturne en zone rurale Chambre à coucher |
| 40 45 | Assez calme | A voix normale | Bruit ambiant diurne en zone rurale Intérieur d'appartement de quartier calme |
| 50 60 | Bruits courants | | Restaurant tranquille – Rue résidentielle Conversation entre 2 personnes |
| 65 70 75 | Bruyant mais supportable | A voix assez forte | Restaurant bruyant – Piscine couverte Circulation automobile importante Métro à pneus |
| 80 85 95 | Pénible à entendre | Difficile | Bar musical Passage d'un train à 20 m Circulation automobile intense à 5 m |
| 100 105 110 | Très difficilement supportable | Obligation de crier pour se faire entendre | Discothèque (près des enceintes) Marteau piqueur dans une rue à 5 m |
| 120 130 140 | Seuil de douleur Exige une protection spéciale | Impossible | Moteurs d'avion à quelques mètres Turbo réacteur |

2. REGLEMENTATION

2.1 LA REGLEMENTATION FRANÇAISE SUR LE BRUIT DE 1992

La réglementation française sur le bruit est traitée dans le code de la santé publique, le code civil, le code de l'aviation civile, le code de l'urbanisme et le code de l'environnement (livre cinquième titre VII – prévention des nuisances sonores). Ce dernier préconise de limiter le bruit à la source, de réduire sa diffusion, d'adapter l'isolation acoustique des nouvelles constructions et d'améliorer celle des locaux existants lors de leur rénovation.

Cette réglementation s'articule selon quatre thèmes principaux.

Le bruit des transports terrestres

Le développement des infrastructures de transports terrestres engendre des nuisances sonores ressenties par les populations riveraines. La politique conduite en France pour limiter ces effets s'articule autour des axes suivants :

- l'isolation des logements nouveaux à travers le classement des voies bruyantes,
- l'inventaire des situations de nuisances sonores dans les observatoires du bruit,
- la prise en compte du bruit par des aménagements phoniques lors de création de voies nouvelles,
- le traitement des points noirs bruit (PNB) d'habitations existantes.

Le bruit des transports aériens

Le trafic aérien provoque des nuisances sonores à proximité des plates-formes aéroportuaires. Différentes actions sont menées afin de réduire les effets du bruit (pour plus d'informations, consulter le site internet www.aviation-civile.gouv.fr).

Le bruit des installations classées (industrielles, artisanales, commerciales ou agricoles)

Certaines activités bruyantes sont soumises, suivant le cas, à déclaration ou autorisation du préfet. La réglementation limite le bruit à la source et définit les niveaux de bruit tolérés à l'extérieur.

Le bruit de voisinage

Les bruits non cités précédemment, notamment les bruits domestiques qui correspondent aux bruits de la vie quotidienne, relèvent de cette catégorie. Ils sont autorisés à condition de ne pas dépasser certains seuils de tolérance, et certaines périodes d'utilisation fixées par arrêtés municipaux ou arrêtés préfectoraux départementaux.

2.2 LA REGLEMENTATION EUROPEENNE SUR LE BRUIT DE 2002

L'Union Européenne a mis en place 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, de prévenir ou de réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne liée à l'exposition au bruit. A cette fin les actions suivantes sont mises en œuvre :

- 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.
- Garantir l'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets.
- La réalisation de plans d'actions fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de 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 réglementation n'impose pas d'obligation de résultat concernant la réduction du bruit, ainsi chaque gestionnaire fixe lui-même les objectifs à atteindre.

Les autorités compétentes chargées de l'application de la directive :

| Situation | Cartes de bruit | Plans de prévention du bruit dans l'environnement |
|--|---|---|
| Aérodromes de plus de 50 000 mouvements par an | Préfet de département | Préfet de département |
| Réseau ferroviaire de plus de 30 000 passages de train par an | Préfet de département | Préfet de département |
| Réseau routier national concédé et non concédé de plus de 3 millions de véhicules par an | Préfet de département | Préfet de département |
| Réseau des routes départementales (et routes nationales transférées) de plus de 3 millions de véhicules par an | Préfet de département | Président du Conseil départemental |
| Voies communales de plus de 3 millions de véhicules par an | Préfet de département | Maire de la commune ou président de l'EPCI gestionnaire de l'infrastructure |
| Toutes les infrastructures de transports et les Installations classées pour la protection de l'environnement situées dans une agglomération de plus de 100 000 habitants | Maire des communes situées dans le périmètre de l'agglomération ou président des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, si de tels EPCI existent. | Maire des communes situées dans le périmètre de l'agglomération ou président des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, si de tels EPCI existent. |

Les infrastructures et les agglomérations concernées, les échéances

Les cartes de bruit et les plans de prévention sont requis pour les grandes infrastructures de transport et pour les grandes agglomérations.

| Echéance de publication | |
|---|---------------------------------|
| Cartes de bruit | Plans de prévention |
| au plus tard le 30 juin 2007 | au plus tard le 18 juillet 2008 |
| <ul style="list-style-type: none"> - les grandes agglomérations de plus de 250 000 habitants ; - les routes empruntées par plus de 6 millions de véh/an (16 400 véh/jour) ; - les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de trains par an (164 trains/jour) ; - les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an. | |
| Echéance de publication | |
| Cartes de bruit | Plans de prévention |
| au plus tard le 30 juin 2012 | au plus tard le 18 juillet 2013 |
| <ul style="list-style-type: none"> - les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants ; - les routes empruntées par plus de 3 millions de véh/an (8 200 véh/jour) ; - les voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de trains par an (82 trains/jour) | |
| Echéance de publication | |
| Cartes de bruit | Plans de prévention |
| au plus tard le 30 juin 2017 | au plus tard le 18 juillet 2018 |
| <ul style="list-style-type: none"> - les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants ; - les routes empruntées par plus de 3 millions de véhicules/an (8 200 véhicules/jour) ; - les voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de trains par an (82 trains/jour) | |

3. PRESENTATION ET SYNTHESE DES RESULTATS DES CARTES DE BRUIT







3.1 LA REPRESENTATION DU BRUIT

Les cartes de bruit sont des documents de diagnostic qui visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transport. Les sources de bruit à caractère fluctuant, local ou événementiel ne sont pas représentées sur ce document.

Sur la carte sont représentés des indicateurs à l'aide de niveaux moyennés, qui ne peuvent remplacer une mesure sur site plus précise.

Les éléments de lecture des cartes ont été définis par l'arrêté national du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'échelle des couleurs

| | |
|---------------|--|
| 50 à 55 dB(A) |  |
| 55 à 60 dB(A) |  |
| 60 à 65 dB(A) |  |
| 65 à 70 dB(A) |  |
| 70 à 75 dB(A) |  |
| 75 à 80 dB(A) |  |

Code couleur défini par la norme NFS 31.130

Représentation

La cartographie représente des courbes isophones tracées par tranche de 5dB(A) à partir de 50dB(A) pour la période nocturne et de 55dB(A) pour la période de 24 heures.

Échelle

Toutes les cartes sont à l'échelle : 1/25000 ème

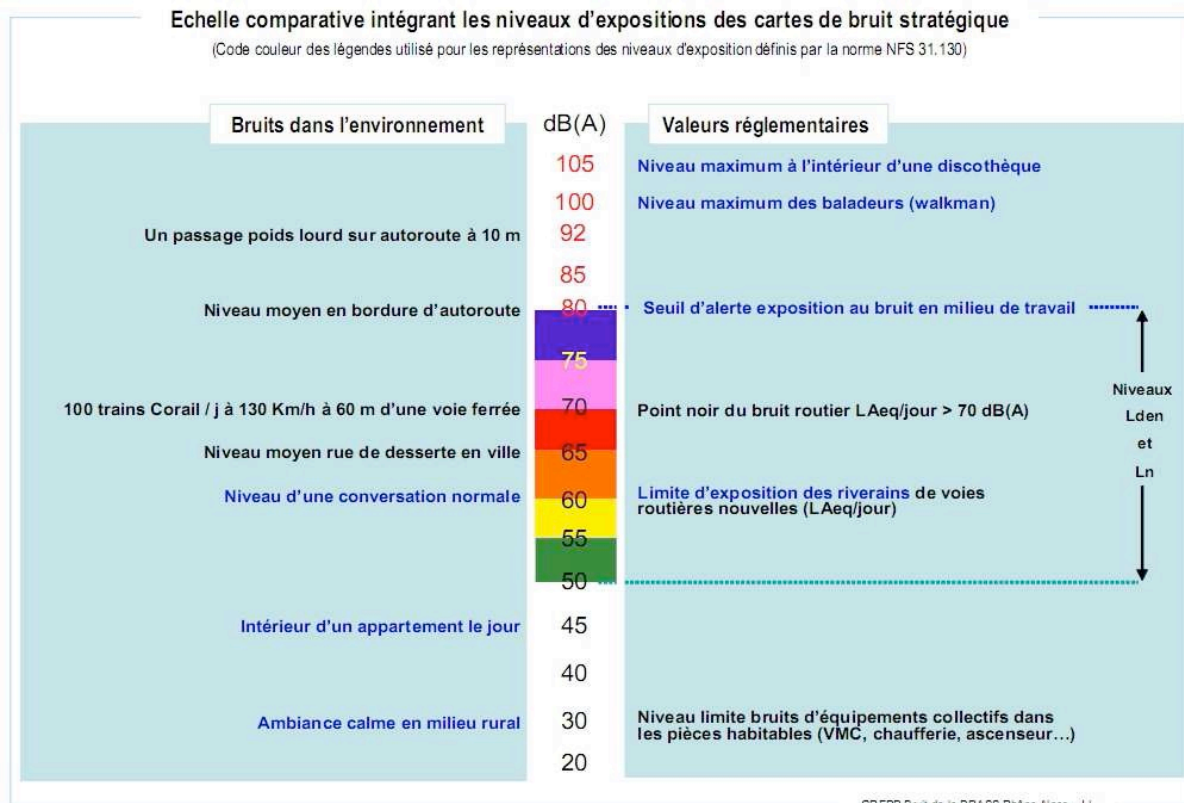
Les indicateurs de bruit retenus

Pour réaliser ces cartes, la Directive Européenne a fixé des indicateurs de bruit, il s'agit du Lden et Ln :

- **Lden** : (*day evening night pour jour soir et nuit*) est l'indicateur du niveau sonore moyen pour la journée entière de 24 heures. Il est calculé en moyennant sur l'année des bruits relevés aux différentes périodes de la journée, auquel est appliquée une pondération pour les périodes les plus sensibles +5dBA en soirée et +10dBA la nuit. Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré.

- **Ln** : (*n pour nuit*) est l'indicateur du niveau sonore nocturne de 22 h à 6 h.

Ces indicateurs sont exprimés en décibels: dB(A).



Réactualisation

Ces cartes seront réactualisées tous les cinq ans

3.2 LES DIFFERENTS TYPES DE CARTES DE BRUIT

Les cartes de bruit permettent de visualiser le niveau moyen annuel d'exposition au bruit et d'identifier la contribution des infrastructures routières.

Elles ont été établies sur les tronçons de routes supportant un trafic supérieur ou égal à 8 200 véhicules/jour (équivalent à 3 millions de véhicules/an).

Les cartes de bruit réalisées pour les routes départementales de Saône-et-Loire sont consultables à l'adresse <http://www.saone-et-loire.gouv.fr/les-cartes-de-bruit-strategiques-a6091.html>.

Plusieurs types de cartes ont été réalisés. Leur dénomination, type a, b, c et d, est normée par la directive européenne :

Les cartes de type a représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit. Elles sont disponibles pour chaque source de bruit sur 24h et de nuit.

Les cartes de type b représentent les secteurs affectés par le bruit au sens du classement sonore des infrastructures de transports terrestres (routières et ferroviaires). Le classement sonore des infrastructures de transport est une classification par tronçons auxquels sont affectées une catégorie sonore et la délimitation de secteurs affectés par le bruit. La largeur de ce secteur varie de 10 à 300 mètres et entraîne des prescriptions en matière d'urbanisme.

Les cartes de type c représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées. La notion de "valeurs limites" a été introduite par la Directive Européenne.

On considère qu'il s'agit du seuil à partir duquel un bruit va provoquer une "gêne" pour les habitants. Pour les routes, ce niveau est de :

Lden = 68 dBA

Ln = 62 dBA

Les cartes de type d représentent les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles vis à vis de projets routiers.

3.3 LE RESEAU ROUTIER CONCERNÉ PAR LA DIRECTIVE EUROPEENNE 3ème ECHEANCE

Les cartes de bruit des infrastructures routières sur le territoire de la Saône-et-Loire approuvées par l'arrêté préfectoral n°71-2018-07-13-005 du 13 juillet 2018 identifient dix-huit sections de routes dont le Département de la Saône-et-Loire est maître d'ouvrage et gestionnaire, exposant les riverains à des niveaux sonores dépassant les seuils fixés par l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Ces dix-huit sections représentent une longueur cumulée de 156 km répartis comme suit :

| Voie | Communes traversées |
|-------|---|
| D5A | Chalon-sur-Saône / Saint Marcel |
| D5B | Chalon-sur-Saône / Crissey |
| D17 | Mâcon / Charnay-les-Mâcon / Prissé |
| D54 | Charnay-les-Mâcon / Davayé |
| D69 | Chalon-sur-Saône / Saint Rémy / Chatenoy-le-Royal / Givry |
| D103 | Mâcon |
| D169 | Mâcon |
| D318 | Chalon-sur-Saône |
| D319 | Chalon-sur-Saône |
| D579 | Mâcon / Charnay-les-Mâcon |
| D672 | Mâcon |
| D673 | Saint Marcel |
| D680 | Montchanin |
| D906 | Chagny / Rully / Fontaines / Farges-les-Chalon / La Loyere / Champforgeuil / Chalon-sur-Saône / Saint Rémy / Lux / Sevrey / Saint-Loup-de-Varennes / Varennes-le-Grand / Saint-Ambreuil / Beaumont-sur-Grosne / Saint Cyr / Sennecey-le-Grand / Jugy / Boyer / Tournus / Le Villars / Farges-les-Mâcon / Uchizy / Montbellet / Fleurville / Saint Albain / La Salle / Senozan / Saint Martin-Belleroy / Mâcon / Sancé / Varennes-les-Mâcon / Vinzelles / Chaintré / Crêches-sur-Saône / La Chapelle-de-Guinchay / Saint Symphorien-d'Ancelles / Romanèche-Thorins |
| D906A | Chalon-sur-Saône / Champforgeuil |
| D978 | Chatenoy-le-Royal / Dracy-le-Fort / Mellecey / Mercurey |
| D978A | Chatenoy-le-Royal / Chalon-sur-Saône |
| D980 | Cluny / Jalogny / Sainte Cécile |

Tableau 1

3.4 SYNTHÈSE DES RESULTATS DE LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT

La synthèse des cartes de bruit des infrastructures routières concernant le réseau routier départemental de la Saône-et-Loire est donnée dans les tableaux suivants.

Lden dépassant la valeur limite de 68 dB(A)

| Route | Nombre de personnes exposées | Nombre d'établissements de santé exposés | Nombre d'établissements d'enseignement exposés |
|--------------|------------------------------|--|--|
| D5A | 255 | 0 | 0 |
| D5B | 37 | 0 | 0 |
| D17 | 99 | 0 | 0 |
| D54 | 21 | 0 | 0 |
| D69 | 630 | 0 | 0 |
| D103 | 47 | 0 | 0 |
| D169 | 10 | 0 | 0 |
| D318 | 36 | 0 | 0 |
| D319 | 0 | 0 | 0 |
| D579 | 448 | 0 | 0 |
| D672 | 0 | 0 | 0 |
| D673 | 0 | 0 | 0 |
| D680 | 0 | 0 | 0 |
| D906 | 3 599 | 0 | 1 |
| D906A | 57 | 0 | 0 |
| D978 | 890 | 0 | 0 |
| D978A | 0 | 0 | 0 |
| D980 | 77 | 0 | 0 |
| Total | 6 206 | 0 | 1 |

Tableau 2

Ln dépassant la valeur limite de 62 dB(A)

| Route | Nombre de personnes exposées | Nombre d'établissements de santé exposés | Nombre d'établissements d'enseignement exposés |
|--------------|------------------------------|--|--|
| D5A | 230 | 0 | 0 |
| D5B | 0 | 0 | 0 |
| D17 | 71 | 0 | 0 |
| D54 | 3 | 0 | 0 |
| D69 | 87 | 0 | 0 |
| D103 | 18 | 0 | 0 |
| D169 | 0 | 0 | 0 |
| D318 | 24 | 0 | 0 |
| D319 | 0 | 0 | 0 |
| D579 | 0 | 0 | 0 |
| D672 | 0 | 0 | 0 |
| D673 | 0 | 0 | 0 |
| D680 | 0 | 0 | 0 |
| D906 | 2 069 | 0 | 0 |
| D906A | 0 | 0 | 0 |
| D978 | 660 | 0 | 0 |
| D978A | 0 | 0 | 0 |
| D980 | 15 | 0 | 0 |
| Total | 3 177 | 0 | 0 |

Tableau 3

Points noirs dus au bruit des transports terrestres :

| Route | Nombre de personnes exposées sur 24h > 70dB(A) (Lden) | Nombre de personnes exposées de 22h à 6 h > 65dB(A) (Ln) |
|--------------|---|--|
| D5A | 247 | 229 |
| D5B | 0 | 0 |
| D17 | 79 | 11 |
| D54 | 11 | 0 |
| D69 | 136 | 0 |
| D103 | 19 | 0 |
| D169 | 7 | 0 |
| D318 | 35 | 5 |
| D319 | 0 | 0 |
| D579 | 52 | 0 |
| D672 | 0 | 0 |
| D673 | 0 | 0 |
| D680 | 0 | 0 |
| D906 | 2 634 | 759 |
| D906A | 0 | 0 |
| D978 | 730 | 295 |
| D978A | 0 | 0 |
| D980 | 52 | 8 |
| Total | 4 002 | 1 307 |

Tableau 4

Le long de la route départementale 906, un établissement d'enseignement est exposé à des nuisances journalières (24 heures entières) dépassant le seuil de 68dB(A). 6 206 personnes demeurent le long de routes départementales hors agglomération où ce seuil est dépassé (tableau 2).

Quant au seuil de 62 dB(A) qui correspond à des valeurs de nuit, aucun établissement sensible n'est exposé. Néanmoins, 3 177 personnes demeurent dans des zones hors agglomération où ce seuil est dépassé (tableau 3).

Enfin il apparait que 4 002 habitants sont exposés à une nuisance sonore dépassant la valeur limite diurne de 70 dB(A), et 1 307 habitants à la valeur limite nocturne de 65 dB(A) (tableau4).

3.5 OBSERVATIONS

La méthode utilisée pour l'élaboration de la cartographie consiste à appliquer une densité moyenne de population à des surfaces exposées au bruit (surface occupées par les bâtiments et les plateformes routières). La localisation des bâtiments sensibles (établissements d'enseignement ou de santé) est réalisée à partir d'une géo localisation proposée par l'IGN.

Si elle permet une approche homogène sur un itinéraire quelle que soit la précision de la donnée de départ (îlot ou commune), cette méthode génère néanmoins des erreurs par excès lorsque l'urbanisation aux abords des voies est diffuse ou par défaut lorsque cette urbanisation est particulièrement dense.

4. LES ZONES CALMES

4.1 LES CRITERES RETENUS

La notion de zone de calme a été introduite par la directive européenne relative à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et transposée à l'article L. 572-6 du code de l'environnement.

Cet article ne définit pas précisément ces zones. Elles sont décrites comme « des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Il comporte une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifie les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits. Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs [...] sont dépassées ou risquent de l'être ».

Le milieu naturel protégé des lacs et rivières, des parcs naturels, des secteurs ruraux constitue un patrimoine paisible à protéger, et à ce titre un atout économique et touristique. Il est constitué par la plus grande partie de l'espace peu habité de la Saône-et-Loire. Du fait de cette caractéristique, il n'y a pas lieu de prendre des dispositions spécifiques.

4.2 LOCALISATION ET OBJECTIFS DE PRESERVATION

Le département de Saône-et-Loire compte cinquante espaces naturels sensibles d'une superficie de 2 514 ha dont 3 sites naturels départementaux situés à Montceau-l'Etoile, Pontoux et La Roche Vineuse, vingt-six sites Natura 2000 représentant 101 967 ha et une réserve naturelle (La Truchère-Ratenelle).

Aucune voie routière concernée par le présent plan de prévention du bruit dans l'environnement ne se trouve à proximité de ces zones sensibles et donc aucune action spécifique n'est envisagée.

5. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES DEPASSANT LES VALEURS LIMITES

La Directive Européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement confie à chaque État le soin de prévenir et réduire l'exposition au bruit. Le code de l'environnement et la loi bruit de 1992 ciblent le traitement des locaux situés en bordure des infrastructures terrestres, considérés points noirs du bruit par le dépassement des valeurs limites mentionnées dans le tableau ci-après. La valeur limite est mesurée à deux mètres en avant des façades (arrêté du 5 mai 1995 - norme NF S 31-085 pour le bruit routier).

| Valeurs limites en dB(A) | | | |
|--------------------------|------------------------------------|-----------------------------|-----------------------|
| Indicateurs de bruit | Route et/ou ligne à grande vitesse | Voie ferrée conventionnelle | Activité industrielle |
| LAeq * (6h-22h) | 70 | 73 | 73 |
| LAeq * (22h-6h) | 65 | 68 | 68 |
| Lden * | 68 | 73 | 71 |
| Ln * | 62 | 65 | 60 |

* voir glossaire

Les valeurs limites concernent uniquement les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement (école, collège, lycée, université,...), de santé (hôpital, clinique, dispensaire, établissement médicalisé,...) et d'action sociale (crèche, halte-garderie, foyer d'accueil, foyer de réinsertion sociale,...).

L'analyse des tableaux du chapitre 3.4 indiquant les zones concernées en Saône-et-Loire montre qu'un établissement d'enseignement et des habitations ou logements dépassent les seuils de nuisances sonores.

- 4 002 personnes sont soumises à des nuisances sonores journalières, et 1 307 personnes à des nuisances sonores nocturnes.

Toutefois la directive n'impose pas d'obligation pour la collectivité de mise en œuvre d'action de réduction du bruit sur les logements.

Pour permettre d'améliorer la situation des personnes exposées à un point noir bruit notamment, des mesures développées au chapitre 6.2 ont été réalisées et d'autres sont programmées dans le futur par le Département.

6. MESURES PRISES OU PROGRAMMEES POUR PREVENIR OU REDUIRE LE BRUIT AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES

6.1 LES MESURES DE PREVENTION

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi bruit du 31 décembre 1992. Deux articles du code de l'environnement proposent des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores.

6.1.1 La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et notamment le Département sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées pour respecter les seuils réglementaires qui garantissent, à l'intérieur des logements préexistants, des niveaux maxima. Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et l'arrêté du 5 mai 1995 (concernant les routes) fixe les seuils à ne pas dépasser.

Tous les projets départementaux d'infrastructures nouvelles ou de modification significative d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements.

6.1.2 La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres. 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 isolations acoustiques adaptées pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux, conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé. Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 8 200 véhicules par jour et toutes les voies ferrées écoulant plus de 82 passages de trains par jour.

Dans le département de Saône-et-Loire, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées, par arrêté n°71-2018-07-13-005.

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet de la Préfecture de Saône-et-Loire à l'adresse suivante : http://www.saone-et-loire.gouv.fr/IMG/pdf/ceremace_cbs2017_routesnonconcedees71_v0.pdf

Conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur plan local d'urbanisme (PLU), les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associé. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation de reporter ces informations dans les annexes de son plan local d'urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

En outre, le Département dans le cadre de son rôle de personne publique associée exprime ses prescriptions et prévisions en matière de voirie dans les documents d'urbanisme, dans les Plans Locaux d'Urbanisme,... (article 23 du règlement départemental de voirie). A ce titre et en application de l'alinéa 3 de l'article L. 121.1 du Code de l'Urbanisme, le Département peut proposer d'intégrer des reculs minimaux pour toute construction de logements d'habitation le long d'une route départementale (hors agglomération) excédant le seuil de 8 200 véhicules par jour, afin de construire, si possible, hors des zones les plus exposées au bruit ($L_{den} > 68$ dB(A) et / ou $L_n > 62$ dB(A)).

6.2 LES MOYENS DE RESORPTION

Afin de diminuer les nuisances sonores générées par une route, différentes actions sont envisageables :

- limiter la génération du bruit :
 - ✓ en diminuant le trafic,
 - ✓ en choisissant un revêtement routier qui minimise le bruit du contact pneumatique – chaussée,
 - ✓ en réduisant la vitesse de circulation,
- limiter la propagation du bruit entre la route et les bâtiments en insérant des obstacles :
 - ✓ buttes de terre,
 - ✓ écrans anti-bruit,
 - ✓ bâti non sensible,
- traiter les bâtiments eux-mêmes afin d'isoler l'intérieur des pièces par rapport aux bruits extérieurs,
- ou combiner ces différentes actions.

L'objectif de réduction du niveau sonore est recherché en priorité par un traitement à la source (enrobés acoustiques, buttes en terre, merlons, murs anti-bruit), sous réserve que le coût des travaux soit raisonnable et que l'insertion dans l'environnement soit correcte.

Le recours au traitement de façade sera envisagé ultérieurement dans les situations qui ne permettent pas un traitement à la source réaliste.

Les autres types d'actions envisageables pour résorber le bruit sont les suivants :

- projet de contournement d'agglomération ;
- projet de requalification ou d'aménagements d'infrastructures ;

Le tableau ci-dessous dresse un comparatif de moyens de résorption, en termes de gain envisageable.

| TYPE DE PROTECTION | PROTECTION | GAIN ENVISAGEABLE | COMMENTAIRES |
|--------------------|--|-------------------------|--|
| Source | Pose d'un revêtement routier anti-bruit | jusque 4 à 5 dB(A) | Diminution de l'efficacité dans le temps. Durée de vie du revêtement acoustique 30% inférieure à un revêtement classique |
| Source | Diminution vitesse | 1 à 4 dB(A) | N'est efficace que si elle concerne un trafic PL important (vitesse inférieure à 70 km/h) |
| | Limitation du trafic poids lourds | 1 à 4 dB(A) | A 50 km/h, 10% de PL contribuent pour 50% au niveau bruit |
| Propagation | Butte en terre | jusqu'à environ 8 dB(A) | Coût raisonnable, nécessite des emprises conséquentes |
| | Ecran acoustique | 8 à 12 dB(A) | Une distance de sécurité suffisante entre le bord de chaussée et l'écran doit être respectée. Elle est variable en fonction de la catégorie de voie |
| | Glissières en béton adhérent (GBA) hautes (80cm à 1 m) | 1 à 2 dB(A) | |
| Réception | Isolation de façade | 0 à 15 dB(A) | Les protections à la source collective sont à privilégier. Mais parfois, pour des raisons économiques ou techniques, il faut recourir à des isolations de façade |

6.3 MESURES PRISES AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES

Les mesures prises par le Département ayant des effets positifs sur l'exposition des populations au bruit ont principalement consisté en l'entretien du réseau routier pour contenir les émissions de bruit dues au roulement des véhicules, notamment par la réalisation de **couche de roulement** de type **enrobés** pour un montant annuel de 4,5 M € en 2013, 4,3 M € en 2014, 3,6 M € en 2015, 4 M € en 2016, 8 M € en 2017, 4,9 M € en 2018, 5,3 M en 2019 et 6,6 M € en 2020. Cela représente une moyenne linéaire depuis 2010 de 58,5 km/an.

6.3.1 Enrobés phoniques

Le Préfet de Saône-et-Loire a approuvé, le 13 juillet 2018, les nouvelles cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures routières du département, c'est-à-dire celles dont le trafic est supérieur à 8 200 véhicules par jour.

Dans le même temps, le Département de Saône-et-Loire a engagé une politique visant à réduire les nuisances sonores liées à la circulation sur ses infrastructures routières les plus fréquentées et bordées par de nombreuses habitations.

Ainsi, chaque année quelques sections de RD sont identifiées pour la mise en œuvre d'enrobé phonique sur la base des critères suivants :

- Hors agglomération (vitesse > 50 km/h)
- Trafic Moyen Journalier Annuel \geq 5000 véhicules par jour (les sections de plus de 8200 véhicules par jour étant peu nombreuses)
- Longueur \geq 350 m (longueur minimale pour la fabrication)
- En zone urbanisée extraite de la base de données CORINE land Cover (tissu urbain continu et discontinu).

Des mesures de bruits seront réalisées systématiquement avant et après la mise en œuvre de ces matériaux afin d'évaluer leurs performances acoustiques et leur efficacité.

A titre expérimental, un enrobé phonique avait été mis en œuvre sur la RD 906 en 2014 en traversée de Saint-Loup-de-Varenne avec mesures du bruit avant et après travaux. Ce type de travaux a été renouvelé en 2019 pour la route départementale 680, commune de Montchanin, sur un linéaire de 745 m pour un montant de 362 324 €. Et, en 2020, 2 axes majeurs ont également été traités : la route départementale 673, commune de Purlans sur un linéaire de 408 m pour un montant de 80 568 € et la route départementale 906, commune de Boyer sur un linéaire de 566 m pour un montant de 219 183 €.

Pour ces derniers travaux sur la route départementale 906, un protocole d'expérimentation a été signé entre le ministère de la transition écologique et le Département pour l'application d'un produit phonique.

Il est également prévu de traiter en 2021 la route départementale 906A à Chalon-sur-Saône en enrobé phonique sur un linéaire de 350 m entre les PR0+880 à 1+230.

6.3.2 Création d'une nouvelle liaison pour reporter le trafic et création d'un mur anti-bruit

En Saône-et-Loire, une nouvelle liaison a été ouverte à la circulation le 11 octobre 2019 et nommée route départementale 819 entre la RD 906 et la RD 19 au nord de Chalon sur Saône. Il s'agit de la desserte du parc d'activité Saonéor.

Cette nouvelle liaison offre une continuité d'itinéraire très lisible, sans feux de circulation et à l'écart des zones urbaines.

Concomitamment une restriction/interdiction pour les poids lourds à l'entrée de la zone urbaine a été mise en place, et le flux des poids lourds provenant de l'échangeur nord (1500 véhicules/jour) est entièrement reporté sur ce nouvel itinéraire, de même que les poids lourds provenant de la RD 906 Nord.

Il est estimé que la suppression des poids lourds actuel est de nature à réduire de 4.4 dB(A) le niveau de bruit des riverains de la rue Pierre de Coubertin à Chalon sur Saône.

Par ailleurs, des murs anti-bruit ont été aménagés le long de cette nouvelle liaison sur un linéaire de 724 m dont 108 m de merlon en terre. Le coût des protections acoustiques se monte à environ 670 000 €.

6.3.3 Restrictions de circulation pour les véhicules poids Lourds

En dehors de celle prise dans le cadre de la création de la nouvelle liaison mentionnée ci-dessus, deux autres limitations de tonnages ont été prises :

- sur la RD 906 à la sortie sud de Mâcon jusqu'à la limite avec le Rhône,
- sur la RD 673 du PR 1+174 au PR 1+1605.

Depuis 2010, la RD 673 entre Chalon sur Saône et la limite du Jura est interdite aux véhicules de plus de 7,5 tonnes.

Enfin, des limitations de vitesse sont mises en place :

| Route | PR début | Abscisse début | PR fin | Abscisse fin | N° arrêté | Limitation vitesse |
|-------|----------|----------------|--------|--------------|------------------|--------------------|
| D978 | 67 | 900 | 68 | 300 | 2016_DRI_P_0014 | 70 |
| D673 | 1 | 174 | 1 | 1605 | 2017_DRI_P_00090 | 70 |
| D906 | 0 | 0 | 0 | 710 | 2019_DRI_P_00004 | 70 |
| D906 | 0 | 0 | 0 | 556 | 2019_DRI_P_00004 | 50 |

6.3.4 Création de voies vertes pour favoriser les modes doux de circulation

L'aménagement de voies vertes se poursuit depuis 2016. Neuf km de voies vertes ont été créés pour un montant de 1,4 millions d'euros comprenant la restauration d'un pont métallique en 2018 entre Saint-Yan et Paray-le-Monial, dix km entre Saint-Julien-sur-Dheune et Saint-Léger-sur-Dheune en 2019 et vingt-deux km entre Tournus et Ouroux en 2020.

6.3.5 Adaptation de l'utilisation de l'enduit monocouche double gravillonnage 10/14-4/6

Dans le but d'améliorer le confort de circulation et de réduire le bruit de roulement, l'utilisation de gros gravillonnage 10/14 dans les enduits superficiels en traverse d'agglomération, de hameaux et à proximité de toute habitation est proscrit. L'utilisation de gravillons 4/6-6/10 est ainsi retenue.

L'usage de la granulométrie 10/14 reste possible ailleurs dans les enduits recouvrant les chaussées notamment en solution d'attente et dans certains cas notamment pour le traitement des chaussées « ressuantes ».

6.3.6 Autres mesures prises par le Département

Dans le cadre du plan climat énergie territorial remplacé depuis par le plan Environnement, le Département de Saône-et Loire a mis en œuvre sept mesures ayant un impact sur le niveau bruit :

- mesure n°15 : développer l'expérimentation du télétravail à destination des agents du Département;
- mesure n°16 : élaborer un plan de déplacement et d'établissement ;
- mesure n°17 : développer des modes de déplacement « doux » (cf. paragraphe ci-dessus 6.3.4);
- mesure n°18 : favoriser le recours aux transports en commun ;
- mesure n°19 : expérimenter un ou plusieurs types de mobilité durable (véhicules électriques et hybrides moins bruyants);
- mesure n°21 : favoriser le co-voiturage / création d'aires de co-voiturage le long d'axes principaux;
- mesure n°31 : former les agents à l'éco-conduite.

6.4 MESURES PROGRAMMÉES POUR LA PÉRIODE SUIVANTE

6.4.1 Mise en œuvre d'enrobés lors du renouvellement des couches de roulement

La majorité du linéaire routier concernée par le présent PPBE est classée au premier niveau dans le cadre de la hiérarchisation du réseau départemental.

A ce titre, il est normalement prévu que les chaussées reçoivent un revêtement de type 'enrobé tiède' ou 'enrobé à chaud' qui présente des caractéristiques compatibles avec leur usage en agglomération.

Par ailleurs, le département va poursuivre sa politique de mise en œuvre d'enrobés "phoniques" lors de travaux de renouvellement de la couche de roulement en agglomération. Cette possibilité n'est toutefois retenue que pour les zones où la vitesse est, en moyenne, supérieure à 50 km/h dans la mesure où ces matériaux n'ont un impact significatif que sur le bruit de roulement, et qu'en dessous de ce seuil, l'impact est négligeable.

6.4.2 Restriction de circulation pour les véhicules lourds.

Pour certaines traversées d'agglomération, le nombre de poids-lourds en transit représente un pourcentage assez important du trafic général.

Ceci a conduit à relever de manière importante le niveau de bruit car les moteurs de ces véhicules sont assez sonores et représentent une part non négligeable des nuisances.

Le Département de Saône-et-Loire s'est engagé dans une réflexion destinée à limiter la

présence de poids-lourds en transit sur certains itinéraires où un report sur une voie moins sensible (notamment autoroutier) est possible et cette politique va être poursuivie. Ainsi, dans le futur, d'autres sections pourraient être étudiées pour permettre le report de ces trafics et améliorer substantiellement le confort acoustique. Il est à noter que les limitations de tonnages sur routes départementales visant à supprimer le transit des poids lourds (et non pas les dessertes locales) ne sont pleinement efficaces qu'avec un contrôle des forces de l'ordre.

7. FINANCEMENTS ET ELEMENTS DE PROGRAMMATION

Les mesures envisagées seront financées dans le cadre de la programmation annuelle des budgets et notamment pour les routes dans le programme de réhabilitation des chaussées en fonction du budget alloué.

8. ESTIMATION DE LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EXPOSEES AU BRUIT A L'HORIZON 2026

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée a priori de leur impact.

Dans le cadre de bilans, ces actions pourront être évaluées a posteriori. Il sera possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions proposées dans le présent plan, lors de sa prochaine version. Cette efficacité s'apprécie en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Les indicateurs retenus se baseront notamment sur le nombre d'habitants qui auront bénéficié d'une réduction des niveaux de bruit auxquels ils sont exposés.

Des actions curatives pourront avoir des effets directement visibles sur les cartes de bruit stratégiques (exemple : réduction de la vitesse...). Par contre, les actions consistant à renforcer l'isolation acoustique des façades n'influent pas directement sur la propagation du bruit dans l'environnement et ne seront donc pas visibles sur les cartes de bruit.

9. CONSULTATION DU PUBLIC

Lors de la dernière étape d'élaboration du PPBE, le public a été consulté et a eu l'occasion de faire connaître son avis sur les propositions d'actions.

9.1 PUBLICITE

CONSEIL DEPARTEMENTAL DE SAONE-ET-LOIRE

AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC

PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)

Pour les routes départementales circulées par plus de 3 millions de véhicules par an

Par application de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, à sa transcription dans l'article L. 572-8 du Code de l'environnement et du décret 2006-361 du 24 mars 2006, l'Etat est chargé d'identifier les zones bruyantes liées à ses réseaux de transports terrestres et d'établir un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Dans le département de Saône-et-Loire, sont concernés le réseau de routes départementales circulées par plus de 3 millions de véhicules par an.

Les cartes de bruit réglementaires, dites cartes de bruit stratégiques, ont été réalisées. Ces cartes ont permis d'identifier les zones bruyantes et les bâtiments sensibles (notamment d'habitation) exposés au-delà des valeurs limites fixées par la réglementation. Sur ces bases, un projet de PPBE a été élaboré.

Ce projet sera soumis à la consultation du public du 6 juillet au 7 septembre 2021 inclus :

- Sur le site du Département www.saoneetloire71.fr rubrique avis-de-consultation-public-projet-de-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l'environnement
- Du lundi au vendredi de 9h15 à 11h15 et de 14h à 16h à l'accueil du Département de Saône-et-Loire – Espace Duhesme - 18, rue de Flacé – 71026 Mâcon Cedex 9.

Le public pourra présenter ses observations sur le projet de PPBE :

- à l'adresse électronique suivante : contact@saoneetloire71.fr
- sur le registre de consultation disponible à l'adresse mentionnée plus haut.

A l'issue de cette phase de consultation, une note exposant les résultats et la suite qui leur a été donnée sera rédigée et tenue à la disposition du public.

Le PPBE sera soumis à l'approbation de l'Assemblée départementale de Saône-et-Loire et ces documents seront publiés sur le site internet du Département de Saône-et-Loire.

9.2 DOLEANCES recueillies lors de la consultation du 6 juillet au 7 septembre 2021.

Préambule : seules les doléances relatives aux routes départementales sont reprises dans ce document, qu'elles soient ou non dans la liste des routes départementales retenues dans le champ d'étude du PPBE (routes circulées par plus de 3 millions de véhicules par an).

Deux doléances ne concernent pas les routes départementales. Elles ont été transmises aux gestionnaires de voirie concernés.

Sept doléances relatives aux routes départementales ont été reçues dont 2 du même plaignant.

1. Déposée le 7 juillet 2021 sur le site internet du Département.

Madame T., Saint-Loup- de-Varennes

RD 906, en agglomération, Saint-Loup- de-Varennes

« J'ai lu l'article sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement, très intéressant.

J'habite route nationale 6 à St loup de Varennes, depuis 1 an.

Et, c'est vrai, que le bruit: des voitures, camions, motos est assez agaçant. Des fois, c'est supportable, mais des fois, quand on est bien fatigué, c'est très énervant.

Surtout l'été, quand on laisse les fenêtres ouvertes et bien, on les referme aussi tôt, surtout la nuit. Et, c'est désagréable, quand il fait chaud.

Et, on a bien vu, avec le couvre feu, c'est vrai, qu'il n'y a rien à voir. C'est beaucoup plus agréable, quand il y a beaucoup moins de circulation.

En plus, il y a des fous de vitesses, c'est sur, qu'ils vont à plus de 70km/h.

Et, il y a bien des heures de pointes. Comme des jours.

C'est à 70km/h, moi je pense, que déjà on baisserai la vitesse, qu'il y aurai moins de bruit.

Je pense, malheureusement, déménagé à cause de cette circulation, route.

Merci, de m'avoir laissé la parole sur ce sujet sensible. Car, c'est vrai, que je suis bien dans mon logement et que celà, serai bête, de partir à cause de cette circulation. »

2. Doléance juillet 2021, inscrite dans le registre de consultation du public à l'accueil de Duhesme à Mâcon.

Anonyme.

RD 933, Pont de Seille, La Truchère (hors champ d'étude du PPBE) – hors champ d'étude du PPBE

« Le hameau de Pont de Seille (71290 La Truchère) est fortement impacté par les nuisances sonores liées aux passages des véhicules sur environ 1 km de la RD 933 (du virage à la sortie de la forêt en venant de Tournus jusqu'au pont traversant la Seille). Les habitations sont en effet très proches de la route.

Sur le plan environnement, avec la réserve naturelle nationale de la Truchère qui est coupée en deux par cette RD 933, réduire le volume sonore de la circulation ne serait que bénéfique aux nombreuses espèces animales qui la compose dont de nombreux oiseaux à la fois migrateurs et nicheurs. La partie ouest de l'étang Fouget ne se situe qu'à environ 60 mètres de la route.

Le fait de traverser cette route pour passer d'une partie à l'autre de la réserve (de l'étang côté est aux dunes de sable côté ouest) peut s'avérer dangereux car la limitation n'est que de 80 km/h sans passage piétons. Les touristes et les groupes scolaires venant visiter ce site doivent être extrêmement vigilants. La pose d'un enrobé phonique pourrait répondre aux 2 premiers points évoqués ci-dessus. »

3. Doléance juillet 2021, inscrite dans le registre de consultation du public à l'accueil de Duhesme à Mâcon.

Madame C., Sancé

RD 906, en agglomération, Sancé

« J'habite à Sancé au bord de la départementale, près de 22 000 véhicules en moyenne qui dépassent la vitesse autorisée, jour et nuit, aucun répit ; c'est intenable, mêmes fenêtres fermées. Un bruit constant, impossible de profiter du balcon. Les vites sont noires de pollution. Les feux trop éloignés les uns des autres. Les automobilistes accélèrent et sont à plus de 90 km/h. Aucun ne respecte la limitation de vitesse. Le bruit est infernal. Je regrette d'avoir loué un appartement là-bas. Nous subissons la pollution et les nuisances sonores en continu. »

4. Déposées le 8 juillet 2021 et le 5 septembre 2021 sur le site internet du Département.

Monsieur D., Chagny

RD 906, hors agglomération, Chagny

8 juillet 2021

« J'ai pris connaissance du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) soumis à consultation.

Résidant à Chagny, à proximité immédiate de la RD906, je suis particulièrement sensible à ces questions et aux mesures qui pourraient être prises en la matière.

Je souhaiterais connaître l'évolution du trafic sur le secteur de Chagny au cours de ces dernières années et si des mesures et/ou actions ont été mises en oeuvre ou vont être mises en oeuvre par le Département afin de réduire les nuisances sonores sur le linéaire de la RD 906 traversant la commune du Nord au Sud.

En effet, le dernier bilan relatif au trafic et au comptage disponible sur internet date de 2014 et il est vraisemblable que depuis cette date le trafic ait connu une évolution.

Par ailleurs le PPBE indique qu'un établissement d'enseignement (situé sur la RD 906) est exposé à des mesures dépassant la valeur limite de 68dB.

Pourriez-vous me préciser de quel établissement il s'agit?

Au cours d'une récente réunion publique en Mairie de Chagny, relative à l'aménagement d'un parc situé à proximité de la RD 906, la problématique des nuisances sonores a été évoquée par les riverains auprès de l'équipe municipale.

Les questions de limitation de la vitesse sur le linéaire de la traversée de

Chagny (passage à 70 km/h) ont bien évidemment été soulignées, tout comme la suppression d'une zone de dépassement qui accroît les nuisances sonores, de la part très importante du trafic PL qui génère le plus de nuisance, de la mise en oeuvre d'un enrobé phonique...

La municipalité a précisé que ces mesures supposent bien évidemment l'accord de la DRI.

Quel est le positionnement de votre direction sur ces différentes mesures/ aménagements de nature à apaiser la traversée de Chagny et à répondre à la demande des riverains? »

5 septembre 2021

« Vous trouverez ci-après mes remarques relatives au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement :

En préambule, je ferais part d'un regret.

J'ai eu l'occasion d'échanger avec les services du Département, afin d'obtenir des informations en lien avec le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) élaboré, telles que l'évolution du trafic, les travaux déjà engagés sur un secteur donné, les travaux programmés, la position sur des aménagements à réaliser...

Si certaines réponses ont été apportées, il m'a été indiqué que mes autres interrogations, seraient traitées après la présente enquête publique.

Évidemment, il aurait été préférable de disposer de ces informations dans la mesure où elles auraient pu enrichir le présent avis.

Par ailleurs, je tenais à souligner que les liens indiqués au sein du PPBE vers le site internet de la Préfecture de Saône et Loire (pages 11 et 16) ne sont pas corrects et ne permettent pas de consulter aisément les données préfectorales en matière de bruit.

Résidant sur la commune de Chagny (71150), je suis comme beaucoup de riverains particulièrement impacté par les nuisances sonores liées à la présence de la RD 906 (11 127 véhicules/jour – données 2015).

L'évolution du trafic et particulièrement des poids lourds (plus de 20% du trafic à certains jours et heures de la semaine) représente une nuisance avérée pour laquelle des actions de prévention devraient être menées.

Il aurait été intéressant que le PPBE établisse un lien entre le bruit lié à la circulation, la vitesse des véhicules et la pollution de l'air.

En effet, la diminution de la vitesse peut permettre à la fois de réduire les nuisances sonores, mais aussi d'améliorer la qualité de l'air (cf : étude de l'ADEME – février 2014 « impacts des limitations de vitesse sur la qualité de l'air, le climat, l'énergie et le bruit).

A la page 14 du PPBE, il est indiqué : « *Le long de la route départementale 906, un établissement d'enseignement est exposé à des nuisances journalières (24 heures entières) dépassant le seuil de 68dB(A).* »

Les services du Département n'ont pas pu me communiquer l'identité de cet établissement.

Le Collège Louise Michel à Chagny, implanté en bordure immédiate de la RD 906, pourrait être cet établissement, ce qui pose évidemment questions sur les mesures prises où à prendre pour réduire ces nuisances, surtout lorsqu' il est indiqué à la page 5 dudit PPBE à propos des effets non-auditifs :

« - Baisse des performances intellectuelles d'un individu. Au travail, on peut noter une baisse des performances (réactivité, vigilance...). Chez les enfants,

le bruit journalier peut influencer les conditions du développement intellectuel et perturber l'apprentissage à l'école. »

Il est dommage que le PPBE ne précise pas les actions envisagées pour traiter ces nuisances journalières pour cet établissement.

Les moyens de résorption sont évoqués à partir de la page 17 du PPBE.

La diminution de la vitesse est ainsi clairement listée comme une protection de nature à réduire les nuisances générées par le bruit du trafic.

Dans les mesures prises au cours des 10 dernières années (page 18 du PPBE), il n'est fait aucune mention d'une action mise en œuvre par le Département visant à réduire la vitesse sur une portion de route à fort trafic et générant des nuisances avérées.

Sur le secteur de Chagny, la RD906 traverse une zone urbanisée, ou une diminution de la vitesse contribuerait à limiter la génération du bruit.

Pour quelle raison une telle mesure n'est pas évoquée et mise en œuvre ?

Les enrobés phoniques représentent bien évidemment un moyen de réduire très sensiblement le niveau sonore.

On constate à la lecture du PPBE que la part des dépenses consacrées à la pose d'enrobé phonique durant la période 2018-2020 s'élève à 662 075 € sur un budget global consacré au renouvellement de la couche de roulement de 11,9 millions d'euros sur la même période, soit 5,5 % du budget total.

Même si la pose d'un enrobé phonique ne peut être généralisée au regard de son coût et de l'intérêt même de cette solution sur certain secteur, force est de constater que le choix d'apposer un enrobé phonique sur certaines portions laisse perplexe.

Il serait bon que les enrobés phoniques soient ainsi prioritairement implantés dans les zones à forts enjeux et de nature à impacter positivement le plus de population.

Par ailleurs, le PPBE n'interroge pas les aménagements routiers existants, ni la topographie des lieux qui peuvent impacter la vitesse, le régime moteur des véhicules et par voie de conséquence le bruit généré.

Ainsi, à titre d'exemple, la traversée de Chagny de la limite départementale en direction de Chalon-sur-Saône se caractérise par un dénivelé positif important, couplée avec une zone de dépassement, dans un secteur urbanisé bordé de chaque côté par des maisons d'habitation.

Cette zone de dépassement avec ce dénivelé représente un non-sens si on souhaite efficacement lutter contre le bruit.

En conséquence, le PPBE devrait intégrer ce nécessaire questionnement des aménagements existants et de leur possible adaptation ou suppression pour réduire les nuisances pour la population.

A la page 20 du PPBE, un paragraphe est consacré à la « Restriction de circulation pour les véhicules lourds ».

Il est ainsi admis que *« le nombre de poids-lourds en transit représente un pourcentage assez important du trafic général. », et que « Ceci a conduit à relever de manière importante le niveau de bruit car les moteurs de ces véhicules sont assez sonores et représentent une part non négligeable des nuisances. »*

Pour autant, l'action portée par le Département de Saône et Loire pour traiter cette problématique est ambiguë.

« Le Département de Saône-et-Loire s'est engagé dans une réflexion destinée à limiter la présence de poids-lourds en transit sur certains itinéraires où un report sur une voie moins sensible (notamment autoroutier) est possible et cette politique va être poursuivie. »

Quelles sont les conclusions de cet « engagement » ?

Quels ont été les effets et les résultats ?

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement élaboré par le Département est un document bien écrit, pédagogique, compréhensible. Pour autant, ce dernier aurait pu traduire plus clairement l'ambition du Département de lutter contre les nuisances sonores impactant la population. En effet, l'absence d'un plan d'actions clair ou d'un programme pluriannuel de travaux pour réduire les nuisances avérées sur les zones à fort enjeux ne permettent pas de mesurer son action à court et moyen terme. Enfin, dans la mesure où ce plan ambitionne de diminuer le nombre de personnes exposées au bruit à l'horizon 2026, il serait bon de favoriser la concertation avec les populations concernées et impactées. »

5. Déposée le 6 septembre 2021, sur le site internet du Département.

Monsieur B., Paray-le-Monial

RD 352B (route de Saint-Yan), en agglomération, Paray-le-Monial – hors champ d'étude du PPBE

« quelles solutions envisagées concernant le bruit des poids lourds empruntant la route de saint-yan dans sa traversée intra urbaine de la ville de paray le monial ? le trafic est en progression croissante, de jour comme de nuit .

la route de saint-yan dans sa traversée de la ville est devenue la bretelle d'accès à la RCEA et ceci dans les deux sens de circulation.

merci pour votre implication dans la réduction des nuisances sonores.

nous sommes dans l'attente de solutions rapidement .

merci pour vos réponses »

6. Déposée le 7 septembre 2021, sur le site internet du Département.

Madame F., La Salle

RD 906, en agglomération, La Salle

« Je fais partie des 600 habitants de la commune de LA SALLE 71260 particulièrement impactée par les nuisances sonores :

- l'autoroute A6

- La voie ferré (avec le trafic voyageur mais aussi marchandise!). Depuis que les traverses de chemin de fer en bois ont été remplacées par des traverses en béton, le bruit s'est amplifié! Sans parler des vieux trains de marchandises faisant un Km de long qui grincent à longueur de voie!

- La nationale 6 (D 906)

- ET le trafic aérien notamment les avions de l'armée française qui survolent à TRES basse altitude notre commune (et notamment notre maison) ce qui a pour conséquence de déplacer les tuiles des toits sans que nous puissions

rien dire!

La départementale qui traverse la commune d'est en ouest ainsi que les voies communales sont bruyantes en raison du trafic des véhicules à moteur divers!

- Pour le moment pas de nuisance venant de la Saône !

Je sais que la consultation ne concerne que la D 906 mais je tenais tout de même à vous indiquer toutes les nuisances sonores auxquelles sont soumises les habitants de ce village!

Ce que nous constatons :

1 Le trafic sur la 906 ne cesse de croître, celui des camions notamment. Ceux ci doivent certainement sortir de l'A6 à Mâcon nord pour relier l'A39 via Pont de Vaux ou Tournus. Avec le nouveau pont de Fleurville qui sera enfin construit, il y a fortement à craindre une augmentation significative du trafic et donc des nuisances sonores.

2 Le revêtement de la route ne permet pas de diminuer le bruit.

3 De plus entre La SALLE et ST ALBAIN se trouve une seule ligne droite ou les véhicules peuvent se doubler. On assiste alors à une accélération produisant un bruit infernal y compris la nuit! Ce n'est pas toujours en réduisant la vitesse que le bruit diminue car en empêchant les véhicules d'avoir une vitesse constante mais raisonnable, on pousse ceux ci à accélérer dans les lignes droites...

4 Il est à noter aussi que des voitures mais surtout des 2 roues font un bruit insupportable notamment sur cette portion de route ! Tout le monde en profite! C'est aussi des récidivistes car nous entendons les mêmes bruits très souvent aux mêmes heures ! Ce délit ne semble malheureusement pas intéresser les forces de l'ordre.

Souhaitant que ces remarques soient consignées dans le registre public, »

9.3 REPONSES APPORTEES AUX DOLEANCES

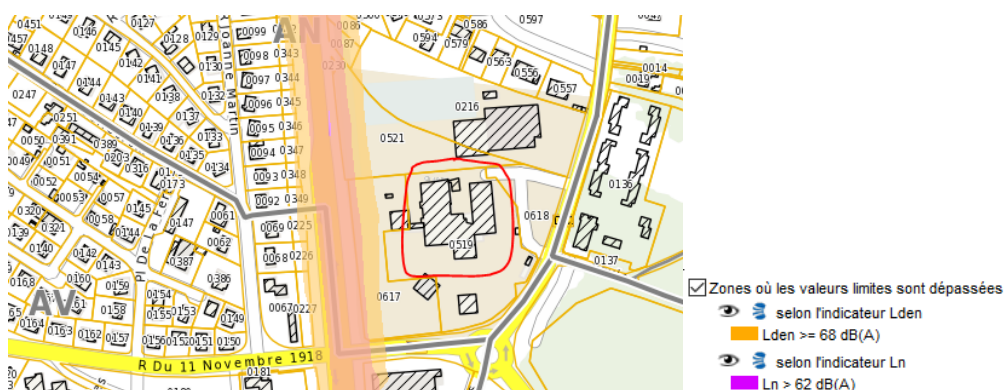
Préambule : Des réponses sont apportées à toutes les doléances même si deux d'entre elles concernent des routes départementales ne rentrant pas dans le champ d'études du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Quatre doléances concernent la route départementale 906 qui traverse du nord au sud le département. Il s'agit de l'ancienne Route Nationale 6. Cette route est classée Route à Grande Circulation (Décret 2010-578 du 31 mai 2010).

Réponses

Route départementale 906, commune de Chagny

- Une concertation est actuellement en cours avec la commune de Chagny pour passer en agglomération la section à hauteur de la commune de Corpeau sur environ 500 m.
- Les enrobés de la couche de roulement dans la traverse de Chagny ont été repris en 2016 pour la section sud puis en 2018 et 2019 en remontant vers le nord. La couche de roulement sera renouvelée en enrobé phonique pour les sections hors agglomération lors de futures campagnes.
- Une étude relative à l'opportunité de supprimer la voie de dépassement montante en direction de Chalon-sur-Saône sera réalisée.
- L'établissement scolaire cité dans le PPBE comme étant exposé à plus de 68 dB(A) est celui de Chagny. D'après les services de l'Etat, seule une partie de parcelle sur laquelle est implanté le collège de Chagny est concernée. Le bâtiment du collège n'est pas situé directement dans la zone de bruit supérieure à 68 dB(A) comme le montre la carte ci-dessous.



Route départementale 906, commune de Saint-Loup-de-Varennes

- Toute la traversée de Saint-Loup-de-Varennes a été traitée en enrobé phonique en 2014.
- Le Département se rapprochera de la commune pour étudier l'opportunité de l'abaissement de la vitesse en traversée d'agglomération qui ne pourra se faire qu'avec des aménagements.

Route départementale 906, commune de La Salle

- Les sections de dépassement en aval et en amont de la commune feront l'objet d'une étude pour entrer dans le cadre des programmations pluriannuelles de renouvellement des couches de roulement.

Route départementale 906, commune de Sancé

- Sancé est la porte d'entrée et de sortie de Mâcon. La circulation est inhérente à cet axe historique et des aménagements ont été réalisés pour éviter les engorgements en entrée et sortie d'agglomération de Mâcon.
- Pour 2022, des travaux de renouvellement de la couche de roulement en enrobé sont prévus entre les PR 71+910 et 73+23071 sur le territoire des communes de Mâcon et Sancé entre le giratoire Auchan et le giratoire de la Madone.

Route départementale 352B, commune de Paray-le-Monial

Cette route départementale se situe hors du champ d'étude du PPBE. Toutefois, le Département souhaite apporter des éléments de réponse suivants :

- Des comptages réalisés en 2020 en sortie d'agglomération font état d'un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de 3 790 véhicules dans les 2 sens de circulation dont 7,27 % de poids lourds ;
- Une progression de 13% du trafic poids lourds entre 2019 et mars 2021 a été enregistrée ;
- Une étude avait été réalisée pour connaître les flux depuis la commune de Saint-Yan en 2018. Aucune solution n'avait pu être retenue pour permettre de dévier le trafic au niveau de Saint-Yan. La route de Saint-Yan à Paray-le-Monial s'avère être le circuit le plus naturel et le plus court pour rejoindre la RCEA malgré la limitation de gabarit dans Paray-le-Monial ;
- La route de Saint-Yan relie le quai de l'industrie où nombre d'entreprises sont implantées ;
- Il est à noter qu'à 50 km/heure le bruit de propulsion des véhicules est prépondérant par rapport au bruit de roulement. Ce qui est donc le cas en agglomération ;
- Toute question relative à la circulation en agglomération relève du pouvoir de police du Maire.

Route départementale 933, Pont Seille, commune de La Truchère

Cette route départementale se situe hors du champ d'étude du PPBE. Toutefois, le Département souhaite apporter des éléments de réponse :

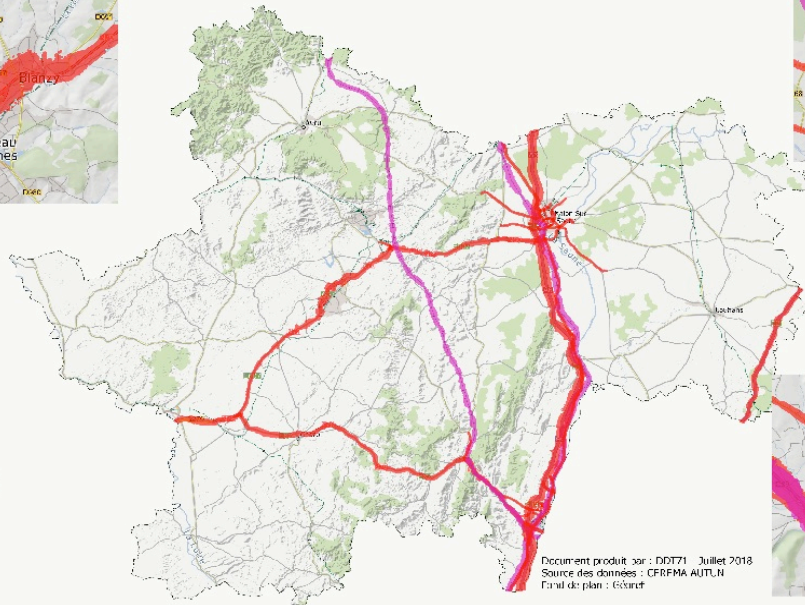
- Le lieu Pont Seille est situé hors agglomération.
- Des comptages réalisés en 2019 sur la commune de PRETY au point de repère 21 font état d'un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de 2027 véhicules dans les 2 sens de circulation dont 4,85 % de poids lourds.
- Une rencontre entre le Service Territorial d'Aménagement du Louhannais et la commune avait abouti à la décision de laisser la situation telle qu'elle en raison notamment des éléments de trafic.

Trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules



Carte de bruit stratégique de la Saône-et-Loire : itinéraires retenus

Infrastructure routière & ferroviaire supportant un trafic moyen journalier supérieur 8 200 véhicules et 82 trains.



Vu pour être annexé à l'arrêté
n° 71-2018-07-13-005 du 13
juillet 2018

Document produit par : DDT71 - Juillet 2018
Source des données : CEREMA AUTUN
Etat de plan : Éléments

11. RESUME NON TECHNIQUE

La directive européenne bruit de 2002 a demandé aux États membres d'analyser leur situation vis-à-vis du bruit sur la base de valeurs de bruit moyen jour (Lden) et nuit (Ln) considérées comme caractéristiques de la gêne ressentie, dans un premier temps sur les axes d'infrastructures concernés par les flux de véhicules ou convois ferroviaires les plus importants. Les cartes de bruit élaborées pour les routes départementales supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules par jour donnent au public une information sur la localisation des tronçons concernés ainsi qu'une estimation des valeurs du bruit moyen auquel les riverains sont exposés.

Conformément aux exigences du Code de l'environnement, le Président du Département de Saône-et-Loire a établi un plan de prévention du bruit dans l'environnement 2018 - 2023 pour ses routes départementales.

Après avoir précisé quelques notions essentielles liées au bruit et rappelé les principales réglementations françaises et européennes, ce document propose une synthèse des principaux résultats des cartes de bruit et expose les actions qui seront mises en œuvre par le Département.

La mesure principale de ce plan porte sur la résorption du bruit de chaussée à la source notamment par le renouvellement des couches de roulement en enrobé et, en fonction des contraintes, la pose de revêtement routier anti-bruit.

PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES

Directive n°2002-49-CE du 25 juin 2002 du parlement européen et du conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Code de l'environnement – Articles L572-1 à L572-11 et R 572-1 à R572-11.

Circulaire du 25 mai 2004 portant sur l'application de l'article L571.10 (ex loi bruit du 31 décembre 1992) et fixant les nouvelles instructions à suivre concernant :

- les observatoires du bruit des transports terrestres ;
- le recensement des points noirs ;
- les opérations de résorption des points noirs dus au bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux.

Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Circulaires du 7 juin 2007 relatives à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Décret 2007-1467 du 12 octobre 2007 créant la partie réglementaire du Code de l'environnement dont les articles R572-1 à R572-11 (ex Décret 2006-361 du 24/03/2006) relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement .

Instruction du 23 juillet 2008 précisant l'organisation de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement ainsi que leur contenu pour les infrastructures routières et ferroviaires.

Note technique du 21 septembre 2018 relative à l'arrêt et à la publication des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement pour l'échéance 3.

GLOSSAIRE

dB(A)

Unité de bruit qui tient compte du filtre de certaines fréquences par l'oreille humaine.

Courbe isophone

Par analogie avec une courbe de niveau qui relie les points de même altitude, une courbe isophone est une courbe sur laquelle règne le même niveau sonore.

IGN

Institut National Géographique

L_{Aeq} (6h - 22h)

Indicateur réglementaire français. Niveau acoustique moyen calculé sur la période JOUR (6h-22h). Il s'exprime en dB(A).

L_{Aeq} (22h - 6h)

Indicateur réglementaire français. Niveau acoustique moyen calculé sur la période NUIT (6h-22h). Il s'exprime en dB(A).

L_{den} (day evening night pour jour soir et nuit)

Indicateur du niveau sonore moyen pour la journée entière de 24 heures. Il est calculé en moyennant sur l'année des bruits relevés aux différentes périodes de la journée. Une pondération de +5db(A) en soirée et 10db(A) la nuit est ensuite appliquée. Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré.

L_n (n pour nuit)

Indicateur du niveau sonore nocturne de 22 h à 6 h.

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

En application du code de l'environnement, c'est un document élaboré par l'entité publique gestionnaire d'infrastructures de transport (État, collectivité locale) et destiné à présenter les actions mises en oeuvre par la collectivité pour réduire l'exposition des populations au bruit de ces infrastructures.

Point noir du bruit (PNB)

Bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risque de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites (voir chapitre 1.2 carte de type c).

Zone de bruit critique (ZBC)

Zone urbanisée composée de bâtiments sensibles dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.

ANNEXES

Code de l'Environnement (Partie Législative) Articles L572-1 à L572-11

Article L572-1

Le bruit émis dans l'environnement aux abords des principales infrastructures de transport ainsi que dans les grandes agglomérations est évalué et fait l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le réduire, dans les conditions prévues par le présent chapitre.

Article L572-2

Une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement sont établis :

1° Pour chacune des infrastructures routières, autoroutière et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées par décret en Conseil d'État ;

2° Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

Article L572-3

Les cartes de bruit sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques. Elles sont établies en fonction d'indicateurs évaluant le niveau sonore fixés dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. Les cartes relatives aux agglomérations prennent en compte le bruit émis par le trafic routier, ferroviaire et aérien ainsi que par les activités industrielles et, le cas échéant, d'autres sources de bruit.

Article L572-4

I. - Les cartes de bruit sont établies:

1° Par le représentant de l'Etat lorsqu'elles sont relatives aux infrastructures de transport visées au 1° de l'article L. 572-2 ;

2° Par les communes situées dans le périmètre des agglomérations de plus de 100 000 habitants ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores. II. – Les autorités ou organismes gestionnaires des infrastructures mentionnées au 1° de l'article L. 572-2 transmettent, s'il y a lieu, aux autorités mentionnées au I du présent article les éléments nécessaires à l'établissement des cartes de bruit dans des délais compatibles avec les échéances fixées par les articles L. 572-5 et L. 572-9.

Article L572-5

Les cartes de bruit sont réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les cinq ans. Les cartes sont rendues publiques, le cas échéant par voie électronique.

Article L572-6

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits. Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites fixées dans des conditions définies par décret en Conseil d'État sont dépassées ou risquent de l'être.

Article L572-7

I. - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux autoroutes et routes d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine public routier national et aux infrastructures ferroviaires sont établis par le représentant de l'Etat.

II. - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux infrastructures routières autres que celles mentionnées au I ci-dessus sont établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures.

III. - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux agglomérations de plus de 100 000 habitants sont établis par les communes situées dans le périmètre de ces agglomérations ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

IV. - L'autorité qui élabore le plan s'assure au préalable de l'accord des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures qu'il recense.

Article L572-8

Les projets de plans de prévention du bruit dans l'environnement font l'objet d'une consultation du public, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement sont publiés. Ils sont réexaminés et, le cas échéant, révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, et en tout état de cause au moins tous les cinq ans.

Article L572-9

I. - Les cartes de bruit relatives aux agglomérations de plus de 250 000 habitants, aux infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules et aux infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains sont publiées le 30 juin 2007 au plus tard. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement correspondants sont publiés le 18 juillet 2008 au plus tard.

II. - Les autres cartes de bruit sont publiées le 30 juin 2012 au plus tard, et les plans d'action correspondants le 18 juillet 2013 au plus tard.

Article L572-10

Les cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement dont l'établissement incombe à des autorités autres que l'Etat sont transmis au représentant de l'Etat. Lorsque celui-ci constate qu'une autorité n'a pas établi, réexaminé ou publié une carte ou un plan dans les délais prescrits par les dispositions des articles L. 572-5 et L. 572- 9, il y procède au lieu et place et aux frais de cette autorité, après mise en demeure.

Article L572-11

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent chapitre.

Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006
relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans
l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme

Décrets, arrêtés, circulaires

Textes généraux

Ministère de l'écologie et du développement durable

J.O n° 73 du 26 mars 2006 page 4611 - texte n° 15 - NOR: DEV P0640019D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie et du développement durable,

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 572- 1 à L. 572-11 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147- 1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11 ;

Vu le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Article 1 : Les mesures prévues par le présent décret ont pour objet d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien ou provenant d'activités industrielles exercées dans les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation en application de l'article L. 512-1 du code de l'environnement, à l'exception :

1° Des activités militaires localisées dans les zones affectées au ministère de la défense y compris les espaces aériens qui leur sont associés ;

2° Des activités domestiques ;

3° Du bruit perçu sur les lieux de travail et à l'intérieur des moyens de transport, du bruit de voisinage et du bruit produit par les personnes exposées elles-mêmes. J.O n° 73 du 26 mars 2006 page 4611 - texte n° 15 Décrets, arrêtés, circulaires Textes généraux

Ministère de l'écologie et du développement durable Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme NOR: DEVP0640019D

Article 2 : Une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement sont établis dans les conditions prévues au chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement :

1° Pour chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;

2° Pour chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30000 passages de train ;

3° Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est annexée au présent décret.

Article 3 : I. - Les cartes de bruit prévues au chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement sont établies au moyen, notamment, des indicateurs de niveau sonore LDEN et LN définis à l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme. Les méthodes d'évaluation de l'exposition au bruit et les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement dont le dépassement peut justifier l'adoption de mesures de réduction du bruit sont définies par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

II. - Les cartes de bruit comprennent pour chacun des indicateurs mentionnés au I :

1° Des documents graphiques représentant :

a) Les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit énumérées à l'article 1er ;

b) Les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 ;

c) Les zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées ; d) Les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence ;

2° Une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones mentionnées au 1° ;

3° Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.

III. - Dans les agglomérations mentionnées au 3° de l'article 2, les cartes de bruit comportent, en outre, des documents graphiques représentant de manière distincte le bruit produit par les trafics routier, ferroviaire, aérien et les installations industrielles mentionnées au premier alinéa de l'article 1er ainsi que les évolutions prévisibles de ces nuisances sonores.

IV. - Un arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement précise, en tant que de besoin, les dispositions techniques nécessaires à l'application du présent article.

Article 4 : Les cartes de bruit concernant les infrastructures mentionnées aux 1° et 2° de l'article 2 sont arrêtées et publiées par le représentant de l'Etat dans le département. Les cartes de bruit concernant les agglomérations mentionnées au 3° de l'article 2 sont arrêtées par les conseils municipaux des communes appartenant aux agglomérations ou par les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores s'il en existe. Les cartes de bruit sont tenues à la disposition du public au siège de l'autorité compétente pour les arrêter. Elles sont publiées par voie électronique.

Article 5 : I. - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement prévus au chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement comprennent :

1° Un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;

2° S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L. 572-6 et les objectifs de préservation les concernant ;

3° Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées au I de l'article 3 ;

4° Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;

5° S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;

6° Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;

7° Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;

8° Un résumé non technique du plan.

II. - Sont joints en annexe du plan les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues.

Article 6 : Le projet de plan comprenant les documents prévus à l'article 5 est mis à la disposition du public pendant deux mois. Un avis faisant connaître la date à compter de laquelle le dossier est mis à la disposition du public est publié dans un journal diffusé dans le ou les départements intéressés, quinze jours au moins avant le début de la période de mise à disposition. Cet avis mentionne, en outre, les lieux, jours et heures où le public peut prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Article 7 : I. - Le plan de prévention du bruit dans l'environnement est arrêté :

1° Par le représentant de l'Etat dans le département pour les infrastructures ferroviaires et les infrastructures routières et autoroutières d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine routier national;

2° Par l'organe délibérant de la collectivité territoriale gestionnaire pour les infrastructures routières autres que celles mentionnées à l'alinéa précédent ;

3° Par les conseils municipaux ou par les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, s'il en existe, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

II. - Le plan de prévention du bruit dans l'environnement et une note exposant les résultats de la consultation prévue à l'article 6 et la suite qui leur a été donnée sont tenus à la disposition du public au siège de l'autorité compétente pour arrêter le plan. Le plan et la note sont publiés par voie électronique.

Article 8 : Il est inséré dans le code de l'urbanisme un article R. 147- 5-1 ainsi rédigé : « Art. R. 147-5-1.

I. - Aux abords des aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers, le bruit émis dans l'environnement doit être évalué et faire l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le réduire dans les conditions prévues au présent article. La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

II. - Le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit établi autour des aérodromes mentionnés au I doit comprendre les données, objectifs et mesures prévues aux articles 3 et 5 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006.

III. - Les données, objectifs et mesures mentionnés au II sont réexaminés et, le cas échéant, mis à jour en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et en tout état de cause au moins tous les cinq ans. La mise à jour peut être effectuée indépendamment de la révision du plan d'exposition au bruit dans les conditions prévues aux articles 3, 6 et 7 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. »



Département de Saône-et-Loire
Hôtel du Département
Rue de Lingendes
71026 Mâcon cedex 9
03 85 39 66 00

