

RAPPORTS

CETE
Normandie Centre

Laboratoire
Régional des
Ponts et Chaussées
de Blois

Affaire n° 122880

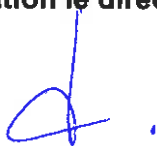
DDT du Loir et Cher

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de l'Etat concedées-Autoroutes A10 et A71

Janvier 2012

Approuvé par arrêté préfectoral n° 2012-023-0006 du 23 janvier
2012

Pour le préfet et par délégation le directeur départemental des
territoires



Jacques Helpin



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaires
A	02/11/10	Version originale
B	28/03/11	Version corrigée par LR Blois suite aux données de COFIROUTE

Affaire suivie par

Régis BOITTIN – Groupe «Environnement et Risques » - Unité Acoustique et Thermique
Tél. 02 54 55 48 78 / fax 02 54 55 48 71
Mél. regis.boittin@developpement-durable.gouv.fr

Gaëlle BENOIT – Groupe «Environnement et Risques » - Unité Acoustique et Thermique
Tél. 02 54 55 49 40 / fax 02 54 55 48 71
Mél. gaelle.benoit@developpement-durable.gouv.fr

Référence Internet

http://www.cete-normandie-centre.developpement-durable.gouv.fr

Destinataires

DDT 41 /SEB / DBD :

Monsieur Jean-Jacques ROUSSEAU..... (1 ex)

Monsieur Georges BELTRAN(1 ex)

Département « Sciences de l'Environnement ».....(1 ex)

Table des matières

<i>I. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE.....</i>	<i>5</i>
<i>II. Les objectifs en matière de réduction du bruit.....</i>	<i>8</i>
<i>III. La prise en compte des « zones calmes ».....</i>	<i>10</i>
<i>IV. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....</i>	<i>10</i>
<i>V. Le financement des mesures programmées ou envisagées.....</i>	<i>13</i>
<i>VI. La justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....</i>	<i>14</i>
<i>VII. L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....</i>	<i>14</i>
<i>VIII. Le résumé non technique.....</i>	<i>15</i>
<i>IX. Les annexes.....</i>	<i>15</i>
<i>X. La note concernant la consultation du public.....</i>	<i>16</i>

I. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les Etats membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par le Préfet, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et par l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'Etat et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

Dans le département du Loir et Cher, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier ont été approuvées par le préfet par arrêté du 23 mars 2009.

1.1. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat

Pour cette échéance, seules les infrastructures routières concédées sont concernées par le PPBE.

- Infrastructures routières concédées :

Axe	Début	Fin	Longueur	Début	Fin
A10	Lestiou	Saint Etienne des Guérets	45,46km	PR 126+250	PR 171+710
A71	Chaumont sur Tharonne	Theillay	47,67km	PR 125+750	PR 173+420

Tableau 1 : voies concernées par le PPBE

1.2. La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'Etat

Le PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du préfet du Loir et Cher par la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Loir et Cher. Il est le fruit d'une collaboration entre la société concessionnaire d'autoroute COFIROUTE, et la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Loir et Cher.

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes :

Une première phase de diagnostic réalisée par la Direction Départementale des Territoires du Loir et Cher a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Ce diagnostic s'est basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit arrêtées par le préfet, le classement sonore des voies arrêté par le préfet et l'importante base de données des zones de bruit critique et des points noirs du bruit contenus dans l'observatoire départemental du bruit du Loir et Cher.

A l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée par la société COFIROUTE. Celle-ci a conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts.

A partir des informations fournies par la société COFIROUTE, la Direction Départementale des Territoires du Loir et Cher a rédigé un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées. Ce projet a été présenté en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE et à l'ensemble des organismes et collectivités concernées le 27 mai 2011.

Le projet de PPBE a ensuite été mis à la consultation du public entre le 15 octobre 2011 et le 15 décembre 2011 . A l'issue de cette consultation, la Direction Départementale des Territoires du Loir et Cher a établi une synthèse des observations du public.

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée constitue le présent PPBE .

1.3. Les principaux résultats du diagnostic

Compte tenu de l'étendue du travail réalisé sur toute la France par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et le réseau des Centres d'Études Techniques de l'Équipement, les cartes de bruit sont le résultat d'une approche forcément macroscopique qui suppose une précision variable selon les territoires, les méthodes et les données utilisées (utilisation de l'approche dite « simplifiée », caractère limité des données topographiques, sensibilité du bâti et répartition des populations, ...).

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

Le principal intérêt des cartes de bruit arrêtées réside dans une représentation en profondeur (mise en évidence des isophones 55dB(A) en Lden et 50dB(A) en Ln), dans l'identification des territoires les plus exposés, là où se concentrent les risques d'effet sur la santé, et selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

L'avènement de la directive européenne a confirmé la nécessité de recenser les secteurs exposés à des niveaux de bruit critique, démarche qui avait été lancée dès 2001 par l'État Français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit. Les données d'exposition des territoires proposées par les cartes ont donc été utilement croisées avec les données de population exposées recensées par les observatoires départementaux du bruit et établies à partir d'investigations fines sur le terrain assurant une très bonne connaissance de la sensibilité du bâti.

Les résultats présentés ci après sont issus du croisement entre ces deux approches complémentaires.

L'unité territoriale choisie pour les observatoires du bruit est la Zone de Bruit Critique définie par la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003 ; il s'agit d'une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne évalués en façade des bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) résultant de l'exposition des infrastructures de transports terrestres dépassent ou risquent de dépasser à terme, une des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Voie concernée	Bâtiments affectés et non protégés en simple exposition	Multi-exposition
A10	17 bâtiments recensés PNB dans le fuseau	Non
A71	11 bâtiments recensés PNB dans le fuseau	Non
Total	28 bâtiments PNB	Non

Tableau 2 : bâtiments concernés par infrastructure

Les bâtiments recensés dans le tableau 2 ont déjà fait l'objet d'investigations et/ou de mesures de la part de la société COFIROUTE et ne sont pas Point Noir Bruit.

Ces autoroutes ont en effet bénéficiées d'aménagements (merlons, écrans) limitant à 65 dB(A) de jour le niveau de bruit reçu par les habitations situées à proximité et répondant au principe d'antériorité.

II. Les objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au «bruit des infrastructures de transports terrestres».

Ces valeurs limites seuils de points noirs bruits applicable au plan de prévention des bruits dans l'environnement sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Tableau 3 : valeurs limites des PNB

L'intensité sonore d'une source donnée varie au cours du temps et notamment dans la journée. La perception de l'intensité sonore par l'être humain est différente en journée, le soir, et pendant la nuit.

Le Lden est un indicateur du niveau de bruit global pendant une journée (jour,soir,nuit)utilisé pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit .Il est calculé à partir des indicateurs Lday, Levening , » Lnight »,niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h- 22h et 22h—6h.

Les intitulés de ces indicateurs sont issus de la langue anglaise:

- *L pour Level = niveau*
- *day = jour*
- *evening = soir*
- *night = nuit*
- *db(A) = décibel pondéré (niveau de son globale perçu par l'oreille)*

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale.

Par contre les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique) :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h)	65	-	-
LAeq(18h-22h)	65	-	-

Tableau 4 : Objectifs acoustiques

Le LAeq ou niveau sonore équivalent : C'est la donnée qui caractérise le mieux un bruit fluctuant dans le temps, par exemple le bruit de la circulation automobile. Il s'agit du niveau énergétique moyen pour une période donnée.

Le LAeq(6h-22h) ou LAeq jour : est le niveau énergétique moyen calculé sur une période de 6h à 22h. Il s'agit

globalement de la nuisance sonore moyenne sur cette période.

Le $LA_{eq}(22h-6h)$ ou LA_{eq} nuit : est le niveau énergétique moyen calculé sur une période complémentaire de 22h à 6h.

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	$LA_{eq}(6h-22h) - 40$	$I_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$LA_{eq}(6h-18h) - 40$	$I_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$LA_{eq}(18h-22h) - 40$	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$LA_{eq}(22h-6h) - 35$	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

Tableau 5 : Objectifs Isolement acoustique

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978

tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :

- 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ;
- 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
- 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables ;
- 4° mise en service de l'infrastructure ;
- 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;

- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

III. La prise en compte des « zones calmes »

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Par nature les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde.

Dans un cadre réglementaire plus global, les politiques nationale et européenne peuvent conduire à des inventaires de ces zones (ZNIEFF*, ZICO, pSIC, ZPPAUP, ...) sur lesquelles le préfet exerce sa responsabilité. Si ces zones sont situées sous l'influence de grandes infrastructures du réseau national, le préfet peut identifier ces espaces remarquables du fait de leur faible exposition au bruit comme des « zones calmes ». Il sera alors particulièrement attentif au niveau de bruit, à la qualité environnementale, aux activités humaines actuelles et prévues, aux enjeux de préservation sur ces zones pour les usages considérés et à la cohérence avec les autres documents de planification ou de préservation (schémas régionaux d'aménagement, SCOT, ...), de transport (PDU, DVA, ...) et d'environnement.

*** définition des termes employés :**

- ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt [écologique](#), [faunistique](#) et [floristique](#)
- ZICO : zone importante pour la conservation des oiseaux
- pSIC : proposition de Site d'Importance Communautaire
- ZPPAUP : Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager
- SCOT : Schéma de cohérence territoriale
- PDU : Plans de déplacements urbains
- DVA : Dossier de voirie d'agglomération

IV. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées

Les efforts entrepris par l'Etat pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées depuis 1998 et celles prévues jusqu'en 2013.

4.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998

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 et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

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 ferroviaires et notamment l'Etat (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées) sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements et ont fait l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992. C'est le cas notamment de la déviation de Lisle –Pezou.

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

Selon l'article L571-10 du code de l'environnement, dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit.

Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixent les règles d'établissement du classement sonore. Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véh/j et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/j, y compris toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Dans le département du Loir et Cher, le préfet a procédé à la révision du classement sonore des infrastructures concernées en 2009. Ce classement correspond aux arrêtés suivants :

arrêté n°2009-174-6 du 23 juin 2009 modifié par l'arrêté n° 2009-288-9 du 15 octobre 2009, modifié par l'arrêté n°2010-105-4 du 15 avril 2010.

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 du Loir et Cher à l'adresse suivante:

<http://www.loir-et->

cher.pref.gouv.fr/sections/les_actions_de_l_eta/l_environnement/cartesbruit/classementsonore/cartesonore

et 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, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation à reporter ses informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Les services de la Direction Départementale des Territoires du Loir et Cher se tiennent à la disposition du citoyen pour assurer la bonne mise en œuvre de ce texte, dans le respect de l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat.

Parallèlement des mesures curatives ont été réalisées sur la dernière décennie. L'Etat a engagé en 2001 le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, destiné à disposer d'un inventaire des Points Noirs du Bruit.

On dispose aujourd'hui de cet inventaire, contenu dans l'observatoire départemental du bruit validé par le Préfet après avis du comité de pilotage.

Parallèlement à cette identification, plusieurs actions curatives ont été menées depuis 1998 le long des réseaux routiers nationaux sur le département :

Réseau routier concédé :

La protection des habitations est recherchée par une réduction du bruit à la source : construction d'écrans ou de merlons acoustiques. Dans le Loir et Cher, les protections mises en place le long des autoroutes A10 et A71 sont les suivantes :

Autoroute	Section	PR	Sens	Lieu-dit	Commune	Protection existante		
						Type	longueur	hauteur
A10	BLOIS / AMBOISE-CHATEAU-RENAULT	164.500	1	Le Limaçon	Herbault	merlon acoustique	484	3.0
A10	BLOIS / AMBOISE-CHATEAU-RENAULT	170.010	1	Bellevue	Santenay	merlon acoustique	459	2.5

A71	OLIVET / LA MOTTE-BEUVRON	126.405	1	Les Petites Ardillières	Chaumont sur Tharonne	merlon acoustique	295	2.8
A71	LA MOTTE-BEUVRON / SALBRIS	142.115	1	Baillon - Ferme	Nouan le Fuzelier	merlon acoustique	-	-
A71	LA MOTTE-BEUVRON / SALBRIS	145.765	1	La Brigotterie	Nouan le Fuzelier	merlon	-	-
A71	LA MOTTE-BEUVRON / SALBRIS	153.075	2	Château de la Saulot	Salbris	merlon	143	2.5
A71	SALBRIS / THEILLAY	171.590	2	La Servantière	Theillay	merlon	209	1.8

A71	THEILLAY / VIERZON-Nord	172.540	2	Les Grandes Relaudières	Theillay	merlon	320	3.0
A71	THEILLAY / VIERZON-Nord	172.740	2	Les Relaudières	Theillay	merlon	347	2.0

Tableau 6 : tableau des protections acoustique sur A10 et A71

4.2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2008 et 2013

Aucun Point Noir Bruit n'étant recensé dans le diagnostic, il n'est pas prévu de nouvelles mesures de résorption du bruit. Néanmoins l'Etat s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 1998.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des cinq prochaines années respecteront les engagements introduits par l'article L571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la Direction Départementale des Territoires du Loir et Cher s'engage à réexaminer au minimum tous les 5 ans et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et de proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement.

Parallèlement, l'Etat et ses co-financeurs s'engagent à réaliser plusieurs actions curatives indispensables pour réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage de son réseau.

Sur le réseau routier concédé :

Les niveaux de bruit reçus par les habitations situées à proximité des autoroutes A10 et A71 feront l'objet d'une mise à jour annuelle pour tenir compte de l'évolution du trafic.

Compte tenu du trafic prévisionnel attendu sur ces autoroutes pour les 5 prochaines années, il n'est pas prévu de dépassement des seuils réglementaires.

V. Le financement des mesures programmées ou envisagées

Les mesures programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur et notamment aux circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004.

Certaines mesures d'ordre organisationnel ou informatif ne nécessitent pas de financement spécifique. Elles sont le fruit du travail quotidien d'information et de communication mené par les différents gestionnaires.

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

Pour les infrastructures routières :

Compte tenu du trafic prévisionnel attendu sur ces autoroutes pour les 5 prochaines années, il n'est pas envisagé de financement particulier. Les différentes mesures effectuées pour la mise à jour des données sont prévues dans un budget annuel.

VI. La justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Parmi les différentes mesures proposées, les solutions préventives, généralement peu coûteuses au regard des services rendus, sont systématiquement mises en avant dans le présent PPBE.

Les mesures nécessitant des travaux ont fait l'objet d'une analyse coût/avantage, afin d'aboutir à la meilleure utilisation possible de l'argent public dans une conjoncture financièrement délicate.

En matière de sources routières, les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussées offrent des gains généralement trop partiels pour aboutir individuellement au traitement de Points Noirs du Bruit. Le choix se limite donc souvent soit à une solution de protection à la source par écran (ou modelé), soit à une solution de reprise de l'isolation acoustique des façades. D'un point de vue sanitaire et sous réserve d'une mise en œuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis à vis du critère « qualité du sommeil » souvent incriminé dans les enquêtes de gêne.

Le critère technique peut parfois aider au choix ; ainsi une protection à la source s'avère souvent peu (voire pas du tout) efficace en présence d'immeubles hauts ou lorsque les constructions présentent des vues dominantes sur l'infrastructure.

Le critère financier constitue souvent le critère finalement déterminant. Le ratio utilisé est variable selon le gestionnaire, puisque les coûts des protections sont eux-mêmes très variables (contraintes et coût des pertes d'exploitation plus importantes en matière de ferroviaire).

VII. L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée a priori de leur impact. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront par contre être évaluées a posteriori.

Si l'évolution des trafics entraîne la mise en place de nouvelles protections, il sera possible d'évaluer leur efficacité qui s'apprécie en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Les indicateurs retenus se basent sur :

- le nombre d'habitants qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites,
- le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au delà des

valeurs limites.

VIII. Le résumé non technique

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore.

Deux types de cartes sont établis : les cartes d'agglomération qui cartographient toutes les infrastructures ainsi que les industries bruyantes, et les cartes des grandes infrastructures de transports (16 400 véh/jour et 164 trains/jour pour la première étape de l'application de la directive). L'ambition de la directive est aussi de garantir une information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, ainsi que les actions prévues pour réduire cette pollution.

Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures de transport de l'État (A10 et A71).

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositions nationales de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mises en place. L'enjeu du PPBE de l'État, qui a été établi à partir de plans d'actions existants ou projetés, est d'assurer une cohérence entre les actions des gestionnaires des grandes infrastructures nationales sur le département, et de préparer la deuxième phase de l'application de la directive pour 2013-2018. Un bilan des actions réalisées entre 1998 et 2008 a été établi. Les cartes n'étant pas les seuls éléments à disposition du préfet, il était essentiel d'exploiter également les diagnostics précédents, observatoire départemental du bruit des transports terrestres et études acoustiques, afin de disposer des données les plus précises pour le diagnostic initial.

Dans un second temps, le maître d'ouvrage des grandes infrastructures de l'État dans le Loir et Cher (COFIROUTE) a présenté le programme des actions prévues entre 2008 et 2013. Aucun PNB n'existant sur le réseau concerné, ces actions consistent à suivre globalement l'évolution des niveaux sonores de manière à prévenir l'apparition de nouveaux PNB.

IX. Les annexes

- Accord des autorités ou organismes compétents (hors Etat) pour la mise en œuvre des actions (sans objet à ce jour).

X. La note concernant la consultation du public

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes (voir chapitre 1.2). Lors de la quatrième étape, le public a été consulté et a eu l'occasion de faire connaître son avis sur les propositions d'actions proposées. Vous trouverez ci-après in extenso, la note rédigée par la Direction Départementale des Territoires du Loir et Cher exposant les résultats de la consultation du public et les suites qui leur ont été données.

L'élaboration du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Etat a fait l'objet d'une consultation publique du 15 octobre 2011 au 15 décembre 2011. Un registre a été ouvert mis à disposition du public:

- à la Direction Départementale des Territoires du Loir-et-Cher
- au siège et Antenne Sud Direction Départementale des Territoires du Loir-et-Cher

afin de recueillir les éventuelles observations des populations concernées. Le dossier était consultable sur le site internet de la préfecture de Loir-et-Cher.

1 – Registre du siège :

Aucune observation.

2 – Registre de l'Antenne Sud :

Une observation a été formulée par le propriétaire du château de la Saulot situé à proximité de l'aire de repos de l'autoroute A71 sur la commune de Salbris.

Cette personne se plaint de l'augmentation du niveau sonore du trafic sur l'autoroute A 71 qui l'insupporte et entraîne des troubles au quotidien (santé, liens sociaux, dévalorisation du bien ...).

Cette construction construite à environ 60 mètres de l'A71 inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques a déjà fait l'objet d'une isolation de toutes les ouvertures en façade et un merlan de terre de 143 m a été construit.

La Société Cofiroute interrogée suite à ces observations précise qu'une mesure de bruit a été effectuée en 1997 avec un trafic moyen journalier annuel estimé 2011. Celle-ci donne un niveau de bruit de 62,3 dB(A) de jour inférieur au seuil réglementaire (Lden 68 dB(A)).

La Société Cofiroute propose de procéder à une nouvelle mesure de bruit pour 2012.

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat. Développement durable
Prévention des risques. Infrastructures, transports et mer