



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE ALLIER

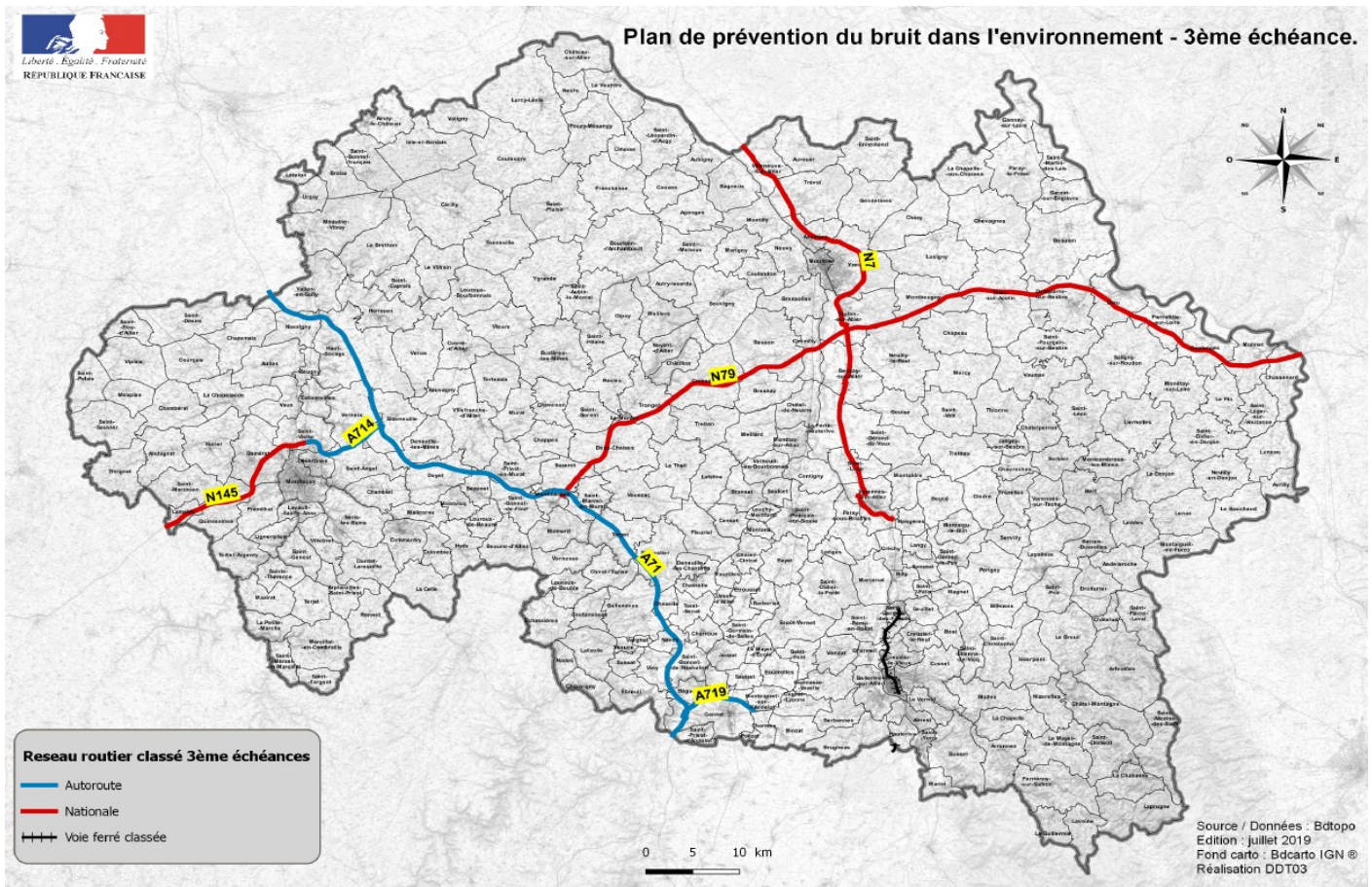
Direction départementale des territoires

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de l'État dans le département de l'ALLIER

PPBE

3^{ème} échéance

Projet de révision



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

SOMMAIRE

Préambule	3
1. Notions sur le bruit	4
1.1 <i>Quelques définitions</i>	4
1.2 <i>Les effets du bruit sur la santé</i>	6
2. Le cadre réglementaire	7
2.1 <i>La réglementation sur le bruit dans le droit français</i>	7
2.2 <i>Une approche fondée sur la cartographie de l'exposition au bruit</i>	7
2.3 <i>Les infrastructures concernées par la directive européenne</i>	8
3. La démarche d'élaboration du PPBE	9
3.1 <i>La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État</i>	9
3.2 <i>Les principaux résultats du diagnostic des zones affectées par le bruit</i>	9
4. Les mesures de réductions de bruit réalisées ou programmées	11
4.1 <i>Les actions de prévention depuis le précédent PPBE (novembre 2014)</i>	11
4.2 <i>Les mesures de réductions de bruit réalisées depuis 2014 et prévues entre 2018 et 2023</i>	12
5. Résumé non technique	13
6. Annexes	14

Préambule

Les bruits émis par l'activité humaine peuvent avoir des effets nuisibles pour la santé des personnes qui y sont exposées. C'est notamment le cas le long des infrastructures routières et ferroviaires où les trafics sont importants.

Pour éviter, prévenir ou réduire ces effets, une démarche commune à tous les États membres de l'Europe, encadrée par la directive 2002/49/CE, a été mise en place.

Elle comporte :

- un inventaire des secteurs concernés via les Cartes de Bruit Stratégiques (**CBS**),
- la réalisation d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (**PPBE**) qui recense les mesures prévues pour traiter les zones exposées à un bruit dépassant des valeurs limites.

Pour le département de l'Allier, les CBS des principales infrastructures routières et ferroviaires ont été mises à jour et publiées le 10 janvier 2019 (<http://www.allier.gouv.fr>).

Elles permettent de mettre en évidence les zones dans lesquelles les valeurs limites sont dépassées (ou risquent de l'être) et d'évaluer le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif.

Il appartient aux gestionnaires de ces infrastructures d'établir les PPBE correspondants.

L'Etat établit le PPBE relatif aux grandes infrastructures nationales de l'Allier".

Les PPBE relatifs aux autres infrastructures routières sont établis par les collectivités territoriales qui en assurent la gestion ou les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

Le présent PPBE porte sur les réseaux routiers et ferrés nationaux. Compte tenu des seuils de trafic fixés par la réglementation, les infrastructures concernées sont :

- les routes concédées : A71 - A719 - A714
- les routes non concédées RN7-RN79 et RN145
- les voies ferrées n°785000 et n°790000

La finalité du présent PPBE est de recenser les actions réalisées, en cours ou à venir pour réduire les niveaux excessifs de bruit.

1. Notions sur le bruit

1.1 Quelques définitions

Le bruit

Le son devient un bruit lorsqu'il produit une sensation auditive considérée comme désagréable, gênante ou dangereuse pour la santé.

« Toute sensation auditive désagréable ou gênante, tout phénomène acoustique produisant cette sensation, tout son ayant un caractère aléatoire qui n'a pas de composantes définies » (Association française de normalisation).

Le décibel

La pression sonore s'exprime en pascal (Pa). Sa mesure est accessible par un sonomètre et représente l'amplitude du champ de pression sonore en un point de l'espace, le récepteur.

L'oreille humaine perçoit des sons à partir de 20 micros pascals (seuil d'audibilité) et jusqu'à 20 pascals (seuil de la douleur). Cette unité, le pascal, n'est pas pratique, puisqu'il existe un facteur d'un million entre les sons les plus faibles et les sons les plus élevés qui peuvent être perçus par l'oreille humaine. Pour plus de facilité, on utilise le décibel (dB), qui permet de comprimer cette gamme entre 0 (seuil d'audibilité) et 120 (seuil de la douleur).

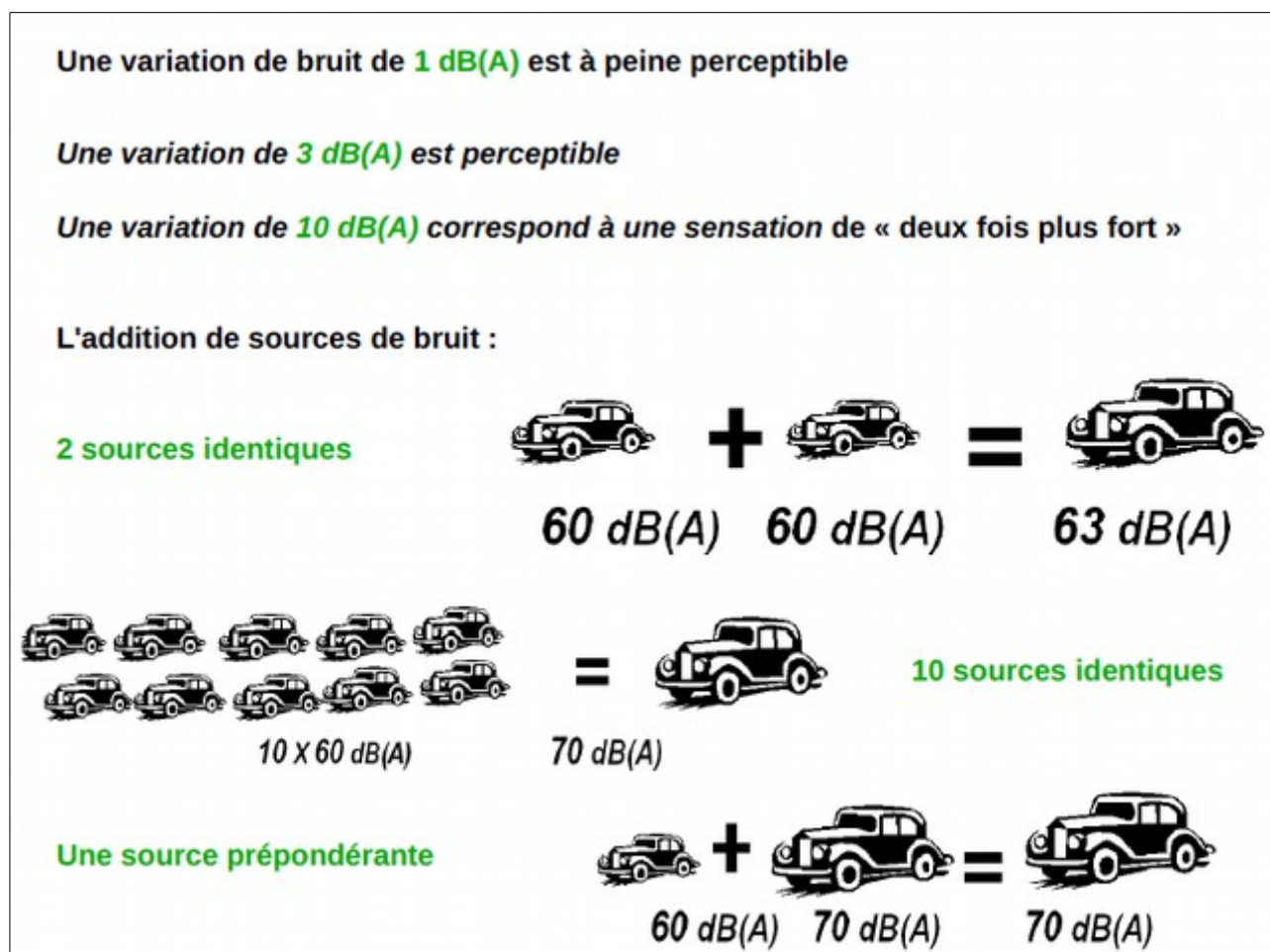


Le niveau sonore est souvent mesuré en décibel pondéré A, dB(A). En effet, les sons aigus et les sons graves ne sont pas perçus de la même façon. Ainsi, pour représenter cette sensibilité particulière, il est appliqué aux niveaux mesurés en décibel par les sonomètres une pondération – la pondération A – destinée à simuler le mode de réponse de l'oreille.

Le décibel faisant appel au logarithme décimal, les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Ceci a des conséquences importantes, par exemple :

-quand on additionne deux sources de même niveau, le résultat global augmente de 3 décibels. Ainsi, deux sources de 60 décibels chacune vont, ensemble, émettre un son de 63 décibels,

-si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si l'une est au moins supérieure de 10 dB(A) par rapport à l'autre, le niveau sonore résultant est égal au plus grand des deux (effet de masque).



Les indicateurs de niveau sonore

Les niveaux sonores sont fluctuants dans le temps, notamment en fonction des heures de la journée et des périodes de l'année.

Ainsi, pour représenter les nuisances sonores en tenant compte de cette fluctuation, des indicateurs de niveau sonore sont définis par type de période :

L_d (Level day) = niveau sonore moyen annuel sur la période 6 heures / 18 heures,

L_e (Level evening) = niveau sonore moyen annuel sur la période 18 heures / 22 heures,

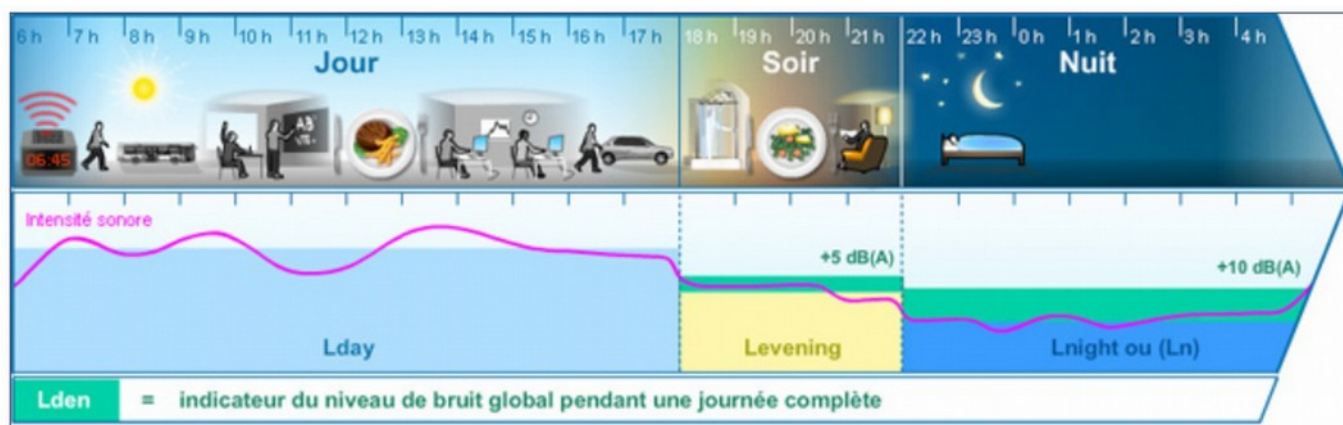
L_n (Level night) = niveau sonore moyen annuel sur la période 22 heures / 6 heures.

Ces indicateurs sont exprimés en décibels dB(A) pour tenir compte de la sensibilité de l'oreille humaine en fonction des différentes fréquences.

De plus, à niveau équivalent, le même bruit sera perçu plus gênant la nuit que le jour.

Il a donc été décidé de créer un indicateur global harmonisé à l'échelle européenne tenant compte de cette différence de perception : le Lden (Level day, evening, night).

Cet indicateur est calculé sur la base des niveaux sonores sur les trois périodes de base : jour, soirée et nuit, auxquels sont appliqués des termes correctifs majorants, prenant en compte un critère de sensibilité accrue en fonction de la période. Ainsi, on ajoute +5 dB(A) en soirée et +10 dB(A) la nuit.



En application de l'article R572-4 du code de l'environnement, les cartes de bruit stratégiques sont établies à partir des indicateurs de niveau sonore Lden et Ln.

1.2 Les effets du bruit sur la santé

Les bruits de l'environnement (routes, voies ferrées, trafic aérien au voisinage des aéroports, activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisirs) peuvent être à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées.

Les principales perturbations du comportement humain face à des niveaux sonores élevés sont les suivantes :

- trouble du sommeil à partir de 30 dB(A),
- interférence avec la transmission de la parole à partir de 45 dB(A),
- effets psychophysiologiques à partir de 65-70 dB(A),
- effets sur les performances cognitives, la lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation,
- effets sur le comportement avec le voisinage et gêne,
- effets biologiques extra-auditifs (stress),
- effets subjectifs et comportementaux du bruit,
- déficit auditif dû au bruit à partir de 80 dB(A) (seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail).

2. Le cadre réglementaire

2.1 La réglementation sur le bruit dans le droit français

La réglementation sur le bruit est composée :

- d'une réglementation d'origine française de 1992 (loi n°92-1444) qui prévoit notamment le classement sonore des infrastructures de transport et la résorption des points noirs bruits (PNB),
- de la réglementation européenne de 2002 (directive n°2002/49/CE) transposée dans le droit français en 2004 (ordonnance n°2004-1199) qui prévoit notamment l'élaboration des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Cette réglementation est détaillée en [annexe 1](#).

La réglementation européenne sur les PPBE ne définit aucun objectif quantifié (valeurs limites, nombre ou pourcentage de personnes exposées...).

Sa transposition dans le droit français fixe des valeurs limites de bruit (arrêté du 4 avril 2006) en cohérence avec la définition des points noirs bruits (PNB) du réseau national :

Indicateurs de bruit	Valeurs limites en dB(A)			
	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L _{den} (sur 24 heures)	55	68	73	71
L _n (la nuit)	-	62	65	60

Ces valeurs limites varient en fonction de la source de bruit, car les fréquences émises par ces bruits sont différentes et donc les perceptions de la gêne également. À niveau sonore égal, le rail est moins agressif pour l'oreille que la route.

Ces valeurs limites, évaluées à une hauteur de 4 m, concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

2.2 Une approche fondée sur la cartographie de l'exposition au bruit

La démarche imposée par la directive européenne consiste à :

- établir les Cartes de Bruit Stratégiques (**CBS**) qui permettent de mettre en évidence les zones dans lesquelles les valeurs limites sont dépassées (ou risquent de l'être) et d'évaluer les populations exposées à un niveau de bruit excessif,
- réaliser un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (**PPBE**) qui fixe les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant des valeurs limites.

Les CBS comportent des représentations graphiques des nuisances sonores. Elles permettent de visualiser le niveau moyen d'exposition au bruit et d'identifier la contribution de chaque source (infrastructures routières ou ferrées).

En application de la réglementation (article R572-5 du code de l'environnement), les CBS comprennent quatre types de cartes : type a, b, c et d.

Ces différents types de carte sont présentés en [annexe 2](#).

Les CBS et les PPBE doivent être réexaminés et, le cas échéant, révisés tous les cinq ans.

Ainsi, les échéances de publication des CBS et des PPBE étaient les suivantes :

- 1^{ère} échéance : respectivement 2007 et 2008
- 2^{ème} échéance : respectivement 2012 et 2013
- 3^{ème} échéance : respectivement 2017 et 2018

2.3 Les infrastructures concernées par la directive européenne

Les infrastructures concernées par la directive européenne sont :

- les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an (8.200 véhicules/jour),
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30.000 passages de trains par an (82 trains/jour).

Dans le département de l'Allier le réseau de l'État concerné est le suivant :

- infrastructures routières concédées : A71-A719-A714
- infrastructures routières non concédées RN7-RN79 et RN145
- infrastructures ferroviaires : lignes SNCF Réseau n° 785000 et n°790000

Infrastructures	Axes	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
Routières concédées	A71	Limite département Cher PR 274	Limite département Puy de Dôme PR 350	76,00 km	APRR
	A719	Bifurcation A71-A719 à Gannat PR 0+000	Espinasse-vozelles PR 22+690	21,80 km	
	A714	Barrière de péage Bizeneuille	Échangeur du « Pont des Nautés » à Saint-Victor	10,40 km	
Routières non concédées	RN7	Limite département de la Nièvre	Giratoire avec RN209 Varennes-sur-Allier	52,48 km	DIR CE
	RN79	Limite département de la Saône-et-Loire	Echangeur A71 Montmarault	91,64 km	
	RN145	Échangeur du « Pont-des-Nautés » à Saint-Victor	Limite département de la Creuse	19,42 km	DIR CO
Ferroviaires	785 000	Bifurcation ligne 790 000	Gare SNCF de Vichy	9,59 km	SNCF Réseau
	790000	Gare SNCF de Saint-Germain-des-Fossés	Bifurcation ligne 785 000	1,30 km	

3. La démarche d'élaboration du PPBE

3.1 La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État

Le PPBE relevant de l'État est élaboré par la direction départementale des territoires (DDT) sous l'autorité de la préfète de l'Allier. Il est le fruit d'une collaboration entre la société concessionnaire d'autoroutes (APRR), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes (service de maîtrise d'ouvrage des routes non concédées), la direction interdépartementale des routes Centre-est de la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest (gestionnaires des routes non concédées) et SNCF Réseau (gestionnaire du réseau ferré national).

Dans le département de l'Allier pour les grandes infrastructures des réseaux routier et ferré nationaux, les CBS ont été arrêtées le 7 décembre 2018.

Tous ces documents sont consultables sur le site internet des services de l'État dans l'Allier
<http://www.allier.gouv.fr>

L'élaboration du PPBE de 3^{ème} échéance est menée en quatre étapes :

Étape 1

Les nouvelles CBS, arrêtées le 7 décembre 2018, permettent de définir les zones dans lesquelles les valeurs limites sont dépassées et d'évaluer les populations exposées à un niveau de bruit excessif. Sur cette base, les différents gestionnaires sont consultés afin d'étudier et de proposer les mesures de prévention et/ou de réduction de bruit à mettre à œuvre.

Étape 2

À partir des propositions faites par les différents gestionnaires, la DDT rédige un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées.

Étape 3

Le projet de PPBE est soumis à la consultation du public pendant une période de 2 mois. Des registres sont ouverts à la DDT de l'Allier et sur le site internet des services de l'État dans l'Allier à l'adresse <http://www.allier.gouv.fr>

À l'issue de cette consultation, la DDT établit une synthèse des observations du public, puis la soumet aux différents gestionnaires pour proposer les suites à donner.

Étape 4

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et les suites données, constitue le PPBE qui est alors soumis à l'approbation de la préfète de l'Allier.

3.2 Les principaux résultats du diagnostic des zones affectées par le bruit

Les cartes de bruit stratégiques (CBS) permettent d'évaluer la population exposée au bruit et notamment celle pour laquelle les valeurs limites sont dépassées.

Les principaux résultats des CBS de 3^{ème} échéance sont présentés dans les tableaux ci-dessous.

Les indicateurs L_{den} (pour day, evening, night) et L_n (pour night) correspondent respectivement aux indicateurs de gêne sur 24 heures et sur la nuit.

Évaluation de la population exposée au bruit

Axes	Nombre de personnes exposées									
	Lden en dB(A)					Ln en dB(A)				
	(55-60)	(60-65)	(65-70)	(70-75)	>75	(50-55)	(55-60)	(60-65)	(65-70)	>70
A71	1960	0	0	0	0	1258	0	0	0	
A714	234		0	0	0	64	0	0	0	0
A719	136	0	0	0	0	68	0	0	0	0
RN7	2965	728	520	858	130	1621	346	571	272	0
RN79	552	76	27	3	0	225	56	3	0	0
RN145	93	22	12	2	0	37	18	4	0	0
Ligne 785000	558	256	378	0	0	469	304	280		
Ligne 790000	205	97	22	0	0	201	58	14		

Évaluation de la population et des bâtiments sensibles dépassant les valeurs limite

Axes	Lden supérieur à la valeur limite (68dB(A) pour la route et 73dB(A) pour la voie ferrée)			Ln supérieur à la valeur limite (62dB(A) pour la route et 65dB(A) pour la voie ferrée)		
	Population	Établissements sensibles		Population	Établissements sensibles	
		Enseignement	Santé		Enseignement	Santé
A71	10	0	0	0	0	0
A714	0	0	0	0	0	0
A719	0	0	0	0	0	0
RN7	1248	0	0	649	0	0
RN79	9	0	0	3	0	0
RN145	5	0	0	2	0	0
Ligne 785000	21	0	0	28	0	0
Ligne 790000	0	0	0	0	0	0

Les chiffres des populations exposées le long des axes sont issus des CBS et de la base de données infra-communales de l'INSEE. Ils donnent des ordres de grandeur et ne concernent que les résidents. Les personnes qui habitent dans des bâtiments ayant fait l'objet de traitements d'isolations phoniques spécifiques restent comptabilisées dans ces évaluations. Les chiffres des populations exposées peuvent être considérés comme faibles comparativement aux populations exposées au niveau national.

4. Les mesures de réductions de bruit réalisées ou programmées

4.1 Les actions de prévention depuis le précédent PPBE du 28 janvier 2015

En application de la réglementation, trois types de mesures de prévention sont mises en œuvre :

La protection des riverains en cas de nouvelle infrastructure

En application de l'article L571-9 du code de l'environnement, en cas de création d'infrastructure nouvelle ou de modification significative d'infrastructure existante, les maîtres d'ouvrages sont tenus de limiter la contribution de ces infrastructures en dessous de seuils réglementaires.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification significative d'infrastructures existantes, qui ont fait l'objet d'une enquête publique depuis 2014, respectent ces engagements. Ils font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

La protection des nouveaux locaux qui s'installent à proximité d'infrastructures existantes

En application de l'article L571-10 du code de l'environnement, 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 sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés.

Les secteurs affectés par le bruit sont définis à partir du classement sonore des infrastructures qui est validé par arrêté préfectoral :

- les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante,
- un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque voie (de 10 m pour la catégorie 5 à 300 m pour la catégorie 1).

Dans le département de l'Allier, le préfet a procédé, en 1999, au classement sonore des infrastructures. Ce classement a été révisé en 2014 par arrêté préfectoral n° 2014-352 du 23/12/2014.

Il est consultable sur le site internet des services de l'État dans l'Allier à l'adresse suivante <http://www.allier.gouv.fr>

Suite à la révision de 2014, conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, la DDT a porté à la connaissance des communes ou groupements de communes dotés d'un document de planification local de l'urbanisme, ou engagés dans son élaboration ou sa révision, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit qui leur sont associés.

L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation de reporter ces informations dans les annexes de son plan local d'urbanisme ou de son plan d'occupation des sols (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme, article L 571-10 du code de l'environnement). La DDT assure un suivi du respect de ces dispositions.

Avec le classement sonore des infrastructures, l'isolement acoustique est une règle de construction à part entière pour les bâtiments nouveaux dans les secteurs affectés par le bruit.

Le recensement des points noirs du bruit

Par circulaire du 12 juin 2001, l'État a engagé le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, appelées points noirs bruit (PNB).

Un PNB y est défini comme :

- un bâtiment sensible : habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale,

- localisé dans une zone de bruit critique (ZBC) : une ZBC étant une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne engendrés par au moins une infrastructure routière ou ferroviaire nationale dépassent (ou risquent de dépasser) les valeurs limites,
- et qui répond à des critères d'antériorité par rapport à cette infrastructure.

Cet inventaire est contenu dans l'observatoire du bruit. Il a été actualisé dans le cadre de la révision du classement sonore en 2014.

L'outil de l'observatoire du bruit est le logiciel MAP BRUIT dont l'accès peut être ouvert aux maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrages qui programment et conçoivent des projets de lutte contre les nuisances sonores.

4.2 Les mesures de réductions du bruit réalisées depuis 2015 et prévues entre 2019 et 2023

Les mesures de réduction du bruit réalisées depuis 2015 (date du précédent PPBE) et prévues entre 2019 et 2023 ont été précisées par les différents gestionnaires et sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

En matière de bruit d'origine routière, les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussées peuvent offrir des gains intéressants. Toutefois, pour le traitement des PNB (points noirs bruit), ce sont les solutions de protection à la source par écran (ou modelé) ou d'isolation acoustique des façades qui sont privilégiées pour leur efficacité.

Compte-tenu des actions déjà mises en œuvre et du faible nombre résiduel de population exposée au-delà des valeurs limites, les nouvelles mesures prévues sont limitées.

Gestionnaires	Actions réalisées entre janvier 2015 et 2019	Actions prévues entre 2019 et 2023
APRR ; A71, A714, A719	<p>- <u>Travaux neufs</u> :</p> <p>Les habitations en proximité de la section de l'A719 ouverte en 2015 soumises à une exposition de niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires dans le cadre de construction neuve d'autoroute ont été traitées.</p> <p>- <u>Renouvellement des chaussées des 5 dernières années</u> :</p> <p>A71 : PR 318+500 au PR322+720 sens 1 en BBMA 0/10 en 2014 MONTMARAULT – St MARCEL en MURAT PR 323+100 au PR 324+100 sens 1 en BBMA 0/10 en 2014 TARGET - TARGET PR 317+500 au PR 318+500 sens 1 en BBMA 3 0/10 en 2015 MONTMARAULT - MONTMARAULT PR 318+500 au PR 317+500 sens 2 en BBMA 0/10 en 2015 MONTMARAULT - MONTMARAULT PR 333+200 au PR 324+100 sens 2 en BBMA 3 0/10 en 2015 MONESTIER – TARGET PR 324+100 au PR 333+200 sens 1 en BBMA 3 0/10 en 2016 TARGET - MONESTIER PR 309+000 au PR 317+500 sens 1 en BBSG 3 0/10 en 2017 St PRIEST en MURAT - MONTMARAULT PR 317+500 au PR 309+000 sens 2 en BBSG 3 0/10 en 2017 MONTMARAULT - St PRIEST en MURAT</p> <p>A719: PR 9+400 au PR 20+800 sens 1 en BBSG 3 0/10 en 2014 MONTEIGNET sur l'ANDELOT-ESPINASSE VOZELLE PR 20+800 au PR 8+450 sens 2 en BBSG 3 0/10 en 2014 ESPINASSE VOZELLE - MONTEIGNET sur l'ANDELOT</p>	<p>- Mise à jour à partir de 2019 des cartographies acoustiques sur l'ensemble du réseau selon la nouvelle méthodologie CNOSSOS</p> <p>- Renouvellement d'une partie des couches de roulement selon un programme à définir</p>
Direction Interdépartementale des Routes Centre Ouest : RN 145	<p>Les dispositifs de protection à la source contre les nuisances sonores ont été mis en œuvre lors de la création de l'axe RN145 par le DREAL et aucun point noir du bruit n'a été identifié sur cet itinéraire .</p> <p>Compte tenu de la mise en service récente de cette section (2011) il n'y a pas eu de travaux de réfection de chaussée durant cette période</p>	Aucun travaux de programmés

Gestionnaires	Actions réalisées entre janvier 2015 et 2019	Actions prévues entre 2019 et 2023
Direction Interdépartemen- tale des Routes Centre Est : RN7, RN 79	<p><u>Modernisation du réseaux :</u></p> <p>RN7 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en service de la déviation de Varennes-sur-Allier avec atténuation ou un effacement de 163 points noirs du bruit pour un coût d'environ 860 000 euros. - Réalisation en cours de la déviation de Villeneuve-Sur-Allier avec atténuation ou effacement de 63 points noirs pour un coût de 425 000 euros d'écrans anti bruit. <p>RN 79</p> <p>Mise en service la section Bresnay-Chemilly (PR-26+850à 32+800)</p> <p><u>Amélioration du réseau existant – Réfection couches de rulement :</u></p> <p>RN 7 :</p> <ul style="list-style-type: none"> PR33 à PR 35 (La Ferté-Hauterive) pour un montant de 610 000euros.) PR8+500 à 4+800 (sens 2 Villeneuve) pour un montant de 900 000euros) PR23+650 à 22+315 sens 2(Toulon-sur Allier) 170 000 euros) PR 4 à 8 sens 1Villeneuve 900 000 euros.) PR25 à 27+700 (Toulon-Bessay-sur Allier) pour un montant de 305 000 euros . PR29+300 à 31+450 (agglomération de Bessay) pour un montant de 220 000 euros) PR43+400à 43+850 (agglomération de Chazeuil) pour un montant de 120 000 euros) <p>RN 79 :</p> <ul style="list-style-type: none"> PR22+275 au PR 19+475 (Cressanges) pour un montant de 500 000 euros PR26+600 à 32+000 (Chemilly) pour un montant de 580 000 euros PR 63 à 64+250 (Dompierre) pour un montant de 100 000 euros 	<p><u>Modernisation du réseau</u></p> <p>RN7</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en service de la déviation de Villeneuve <p>RN 79 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - intégration des mesures de protection à la source dans le cadre de la réalisation de l'autoroute A79 par la société concessionnaire <p><u>Amélioration du réseaux</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Renouvellement d'une partie des couches de roulement selon un programme à définir <p>- RN7 :</p> <p>Substitution chaussée béton par chaussée aux liants hydrocarbonés</p>
SNCF réseau : Ligne 790.000 et 785 000	<ul style="list-style-type: none"> - opération de renouvellement voie ballast en 2014 sur 800 ml sur la 785 000 au sud de Saint Germain des Fossés. Cette opération a contribué à limiter l'émission sonore de la section ferroviaire concernée. 	Aucuns travaux de programmés

5. Résumé non technique

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est imposée par la Directive Européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement dont l'objectif est de mieux prévenir les effets du bruit et de réduire les niveaux excessifs.

Les bruits émis par l'activité humaine peuvent en effet avoir des effets nuisibles pour la santé des personnes qui y sont exposées.

Le PPBE concerne les infrastructures routières et ferroviaires nationales supportant respectivement des trafics supérieurs à 3 millions de véhicules par an et à 30.000 passages de trains par an.

Cette révision du PPBE (3^{ème} échéance), élaborée par la Direction Départementale des Territoires sous l'autorité de la préfète de l'Allier est le résultat d'une collaboration avec les gestionnaires des grandes infrastructures de l'État concernées :

- 271 km de voirie routière :
 - A71, A719, A714 : gestionnaire APRR
 - RN7-RN79 : gestionnaire DIR centre-est
 - RN145 : gestionnaire DIR Centre-ouest
- 10,89 km de voies ferrées gérées par SNCF Réseau

La démarche de révision du PPBE s'appuie sur les cartes de bruit stratégiques (CBS) arrêtées par la préfète le 7 décembre 2018. Celles-ci cartographient l'exposition au bruit suivant deux indicateurs : sur une journée complète (24 heures) et la nuit (22h-6h). Des valeurs limites d'exposition sont fixées pour chaque période pour le bruit routier et pour le bruit ferroviaire.

De cette analyse cartographique, il en ressort que :

- environ 1293 habitants sont exposés au-delà des valeurs limites sur 24h,
- environ 682 habitants sont exposés au-delà des valeurs limites la nuit.

Par ailleurs, en application de la réglementation, des mesures de prévention sont mises en œuvre notamment pour :

- la protection des riverains en cas de nouvelle infrastructure,
- la protection des nouveaux locaux qui s'installent à proximité d'infrastructures existantes.

Enfin, les gestionnaires ont réalisé différentes actions de réduction du bruit sur la période 2014-2018 :

- modernisation du réseau : déviation de Varennes sur Allier et de Villeneuve sur Allier, nouvelle section de l'A719
- réfection de couches de roulement : A71, A719, RN7, RN 79

D'autres mesures de réduction du bruit sont également prévues sur la période 2019-2023 : mise en service de la déviation de Villeneuve, mesures de protection à la source dans le cadre de la réalisation de l'autoroute A79, renouvellement de couches de roulement...

Le présent projet de révision du PPBE est mis à la consultation du public pendant une période de 2 mois. La synthèse des observations du public sera transmise pour suite à donner aux gestionnaires d'infrastructures.

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et les suites données, sera soumis à l'approbation de la préfète, puis validé par arrêté préfectoral.

6. Annexes

ANNEXE 1

Détail du cadre réglementaire

1. Les textes de référence de la réglementation d'origine française

Classement sonore des infrastructures de transport terrestres

- loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit
- code de l'environnement : articles L571-9 à L571-10-1 et R571-32 à 52
- arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit
- arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières
- arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires
- circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (dite circulaire Bianco)
- circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres

Observatoire du bruit et résorption des points noirs du bruit



- code de l'environnement : articles D571-53 à 57
- décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 et arrêté du 3 mai 2002 relatifs aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux
- circulaire du 12 juin 2001 relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres

2. Les textes de référence de la réglementation d'origine européenne

Cartes de bruit stratégiques (CBE) et plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

- directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE
- code de l'environnement : articles L572-1 à 11 et R572-1 à 11
- décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- instruction du 21 septembre 2018 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières

3. Principaux éléments des réglementations françaises et européenne

	Réglementation d'origine française 	Réglementation d'origine européenne 
Diagnostic et préventif	<p style="text-align: center;">Classement des infrastructures de transports terrestres</p> <ul style="list-style-type: none"> - concerne les infrastructures dont le trafic journalier est supérieur à un seuil défini par décret - classement dans une catégorie (de 1 à 5) en fonction du niveau sonore de référence - détermination des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie (de 10 m en catégorie 5 à 300 m en catégorie 1) - classement par arrêté préfectoral - l'isolation acoustique devient une règle de construction 	<p style="text-align: center;">Cartes de bruit stratégique (CBS)</p> <ul style="list-style-type: none"> - évaluation harmonisée dans tous les états de l'exposition au bruit dans l'environnement (indicateur de bruit Lden) - concerne les agglomérations, routes et lignes ferroviaires définies par décret - rapport de présentation avec cartes de bruit et tableaux de données - approbation par arrêté préfectoral - publication et révision tous les 5 ans
Curatif	<p style="text-align: center;">Observatoire du bruit</p> <ul style="list-style-type: none"> - recensement des points noirs du bruit (PNB) du réseau routier national - hiérarchisation, programmation, et suivi des actions de résorption 	<p style="text-align: center;">Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)</p> <ul style="list-style-type: none"> - évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif - recense les mesures de réduction prévues par les gestionnaires - approbation par arrêté préfectoral après consultation du public, - publication et révision tous les 5 ans

ANNEXE 2

Les quatre types de cartes des CBS

En application de l'article R572-5 du code de l'environnement, les Cartes de Bruits Stratégiques (CBS) comportent quatre types de carte :

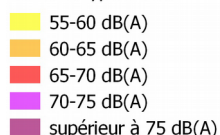
Les cartes de type a

Elles représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones (courbes reliant les points de même niveau sonore).

Elles sont disponibles pour chaque source de bruit en Lden (24h) et en Ln (nuit).



Carte de type a Lden



Carte de type a Ln



Les cartes de type b

Elles représentent les secteurs affectés par le bruit au sens du classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

Ce classement est réalisé en application de l'article R571-38 du code de l'environnement.

Il définit, par tronçon, une catégorie sonore (de 1 à 5) et les secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie (de 10 m en catégorie 5 à 300 m en catégorie 1).

Ce classement entraîne des prescriptions en matière de construction.

Dans l'Allier ce classement a été défini par arrêté préfectoral du 23 décembre 2014



Carte de type b

▨ Secteur affecté par le bruit

Les cartes de type c

Elles représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.

Les valeurs limites, définies par l'arrêté du 4 avril 2006, sont :

Indicateurs de bruit	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle
L _{den} (sur 24 heures)	68 dB(A)	73 dB(A)
L _n (la nuit)	62 dB(A)	65 dB(A)



Carte de type C Lden du réseau routier

orange supérieur à 68 dB(A)

Carte de type c Ln du réseau routier

rose supérieur à 62 dB(A)

Les cartes de type d

Elles représentent les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence.

