

COMMUNE DE VILLENEUVE-DE-BERG

DEPARTEMENT DE L'ARDECHE

PLAN LOCAL D'URBANISME

REVISION AVEC EXAMEN CONJOINT

PIECE N°6-8 :

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

SEPTEMBRE 2019

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal du

Le Maire, monsieur Christian AUDIGIER

A Villeneuve-de-Berg, le

MAIRIE DE VILLENEUVE-DE-BERG

11 rue Notre-Dame - BP 33

07 170 VILLENEUVE-DE-BERG

Tel. 04 75 94 80 09

Fax. 04 75 94 76 41

Mail : contact@villeneuvedeberg.fr



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'ARDÈCHE

Direction départementale
des territoires

Service urbanisme
et territoires

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N° DDT/SUT/040515/3

portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures routières du réseau national relevant de l'État dans le département de l'Ardèche (trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules)

**Le Préfet de l'Ardèche,
Chevalier de la Légion d'Honneur,
Officier de l'Ordre National du Mérite,**

Vu la directive n° 2004/49/CE du parlement européen et du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-11 relatifs aux plans de prévention du bruit des l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 18 septembre 2014 portant approbation des cartes stratégiques du bruit dans le département ;

Vu la consultation du public qui s'est déroulée du lundi 8 décembre 2014 au lundi 9 février 2015 inclus ;

Sur proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture ;

ARRETE :

ARTICLE 1^{er} : le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures routières du réseau national dans le département de l'Ardèche, annexé au présent arrêté, est approuvé. Il concerne la RN 102 entre Le Teil et Labeaume.

ARTICLE 2 : Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est publié par voie électronique. Il est consultable sur le site internet de la Préfecture de l'Ardèche à la rubrique « Environnement-Risques naturels et technologiques ».

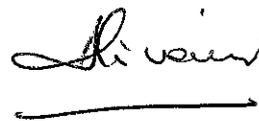
ARTICLE 3 : Le présent arrêté sera adressé aux maires des communes concernées.

ARTICLE 4: Le secrétaire général de la préfecture de l'Ardèche et le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Privas, le

04 MAI 2015

Le Préfet,



Alain TRIOLLE



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'ARDÈCHE

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) Infrastructures routières de l'Etat Département de l'Ardèche



Deuxième Phase

Directive européenne relative à l'évaluation et à la
gestion du bruit dans l'environnement

2014 - 2019

Table des matières

Résumé non technique	3
1. Le contexte	4
1.1 Le contexte réglementaire	4
1.2 Les modalités d'élaboration du PPBE	6
1.2.1 Le diagnostic du CEREMA	7
1.2.2. Le bilan des actions du PPBE précédent	9
2. La prise en compte des Zones Calmes	10
3. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées	10
3.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998.....	10
3.2. Les mesures de prévention prévues entre 2014 et 2019	14
4. Glossaire.....	15

Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures de transport de l'État.

Résumé non technique

La directive 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. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et de définir celles prévues pour les prochaines années, dans un plan d'action porté à la connaissance du public et des riverains.**

Une première phase de ce dispositif concernait les infrastructures routières dont le trafic annuel était supérieur à 6 millions de véhicules et aux infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel était supérieur à 60 000 passages de trains.

La seconde phase concerne les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains.

En Ardèche, il n'existe aucune voie ferrée entrant dans ce dispositif.

Les cartes stratégiques du bruit sont approuvées par le préfet du département pour les infrastructures routières. L'élaboration des PPBE relève ensuite de la compétence de chaque maître d'ouvrage. Le PPBE a pour objectif de prévenir les effets du bruit et de réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit. 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.

La première phase a donné lieu à l'adoption des cartes stratégiques du bruit par arrêté préfectoral du 4 décembre 2008 qui ont identifié pour l'Etat un tronçon de la RN 102 de 2,05 Km entre Aubenas et Labégude.

Le PPBE de l'Etat a été approuvé en 2011.

Parallèlement à l'élaboration de ce 1^{er} PPBE, l'Etat a lancé une opération de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) sur la RN102 entre Le Teil et Thuyets. Une étude a été commandée en 2008 à ACOUPlus pour identifier les bâtiments points noirs du bruit. Des subventions ont été accordées aux propriétaires de ces bâtiments pour réaliser des travaux d'isolation phonique sur la période 2009 – 2014.

La seconde phase a donné lieu à l'approbation des cartes stratégiques du bruit par arrêté préfectoral du 18 septembre 2014 qui concerne la RN102 sur 47,37 Km du Teil à Pont de Labeaume.

Le bilan du 1^{er} PPBE montre que l'ensemble des propriétaires de bâtiments identifiés comme points noirs du bruit sur ce linéaire ont été contactés pour bénéficier d'une subvention de travaux d'isolation phonique des façades à hauteur de 80 % du montant des travaux nécessaires.

1.Le contexte

1.1 Contexte réglementaire

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 états 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 directive a été transposée dans le code de l'environnement.

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 les PPBE sont arrêtés par le Préfet de département.

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. Ces valeurs limites 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

Le Lden est un indicateur du niveau de bruit global dans une journée complète.

Le Ln est un indicateur du niveau de bruit sur la nuit (période 22h – 6 h)

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

En revanche, 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 (PNB).

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
L _{Aeq} (6h-22h)	65
L _{Aeq} (22h-6h)	60
L _{Aeq} (6h-18h)	65
L _{Aeq} (18h-22h)	65

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
$D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-18h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (18h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (22h-6h) - 35
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30

Ces objectifs s'appliquent aux locaux qui répondent aux critères d'antériorité par rapport au 6 octobre 1978, date d'entrée en vigueur de l'arrêté technique relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur s'imposant aux constructions.

Sont concernés :

- 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, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) 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.

L'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.

La mise en œuvre de cette politique de prévention et de lutte contre le bruit se déroule en deux étapes pour une application progressive.

Première étape :

Etablissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour, les aéroports et les industries (ICPE) soumises à autorisation.

Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Les cartes stratégiques du bruit concernant cette première étape ont été approuvées par arrêté préfectoral du 4 décembre 2008 et le premier PPBE a été approuvé par arrêté préfectoral du 18 avril 2011.

Deuxième étape :

Etablissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 8 200 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 82 trains/jour, les aéroports et les industries (ICPE) soumises à autorisation.

Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les cartes stratégiques du bruit ont été approuvées par arrêté préfectoral du 18 septembre 2014. Ces cartes sont accessibles sur le site internet des services de l'État dans le département.

Le présent PPBE des grandes infrastructures de l'État constitue la phase finale du processus engagé par l'État dans le cadre de la seconde étape.

1.2 Les modalités d'élaboration du nouveau PPBE

Le PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du préfet de l'Ardèche par la direction départementale des territoires. Il est le fruit d'une collaboration entre la DDT, la DREAL Rhône

Alpes (Service de Maîtrise d'Ouvrage des routes non concédées) et la direction interdépartementale des routes Massif Central (gestionnaire des routes non concédées) et le CEREMA.

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

- Une première phase de diagnostic réalisée par le CEREMA et la direction départementale des territoires 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.
- Un bilan des actions menées dans le cadre du PPBE de la 1ère étape a permis de recenser l'ensemble des mesures mises en œuvre pour lutter contre les points noirs du bruit et traiter les secteurs précédemment identifiés. Ce bilan a montré que l'ensemble des immeubles Points Noirs du Bruit ont été traités.
- Le projet de PPBE a été transmis pour avis à l'ensemble des collectivités concernées.
- Le projet de PPBE a ensuite été mis à la consultation du public entre le 27 septembre et le 29 novembre 2010 sur le site internet de la DDT de l'Ardèche, et sur place 2 place des Mobiles à Privas. A l'issue de cette consultation, la direction départementale des territoires a établi une synthèse des observations du public, l'a soumise pour suite à donner aux différents gestionnaires et l'a présentée en comité départemental de suivi de l'observatoire du bruit des transports terrestres.
- Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée constituent le présent PPBE.

1.2.1 Le diagnostic du CEREMA

Conformément à l'article 2 de l'arrêté du 4 avril 2006, la méthodologie utilisée pour l'établissement des cartes de bruit se base sur des calculs réalisés à partir d'une modélisation acoustique de l'infrastructure et de sa propagation sur les territoires riverains. Elle satisfait aux recommandations contenues dans le guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » publié par le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) en août 2007. Les émissions sonores ont été déterminées à partir des données de trafics les plus récentes communiquées par les gestionnaires des réseaux. Aux données de trafic sont associées les vitesses réglementaires propres à chaque type de véhicules (VL et PL) qui influent sur les émissions sonores.

Les conditions météorologiques influant sur la propagation du bruit ont été prises en compte conformément à la norme NFS 31-133.

Les données de populations s'appuient sur les données d'occupation moyennes au logement produites par l'INSEE (millesime 2009) et sur la base MAJIC (millesime 2010) des fichiers fonciers mis à dispositions par la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP). Cette méthode permet de déterminer sur l'ensemble des communes traversées par l'infrastructure le nombre de logements à la parcelle et d'en déduire une estimation de la population.

La RN102 est identifiée sur un linéaire de 47,37 Km avec un Trafic Moyen Journalier Annuel de 10 950 véhicules entre Le Teil et Labeaume.

Nombre de personnes exposées :

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
N_102	777	635	1503	321	1	782

Itinéraire	Nombre de personnes exposées – Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
N_102	665	1395	555	1	0	184

Nombre d'établissements particulièrement sensibles exposés

Itinéraire	Nombre d'établissements soins/santé – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
N_102	0	0	1	0	0	1

Itinéraire	Nombre d'établissements soins/santé – Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
N_102	0	1	0	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements enseignement – Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...[	[68-...[
N_102	2	1	1	0	0	0

Itinéraire	Nombre d'établissements enseignement – Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...[	[62-...[
N_102	1	1	0	0	0	0

1.2.2. Le bilan des actions du PPBE précédent

Une étude conduite à l'initiative de la DDT en 2008 par le bureau d'études Acouplus sur l'axe de la RN102 a permis de hiérarchiser les zones de bruit critiques sur l'ensemble de l'itinéraire du Teil à l'entrée de la partie agglomérée de Thuyets.

43 Zones de Bruit Critiques (ZBC), 239 points noirs du bruit (PNB) correspondant à 505 logements et 1 515 personnes ont ainsi été identifiées sur cet axe.

La Zone de Bruit Critique est 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.

Un PNB est un bâtiment « **sensible** » (locaux d'habitation, d'enseignement, de soins/santé ou d'action sociale) dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme des valeurs limites, sous respect du critère d'antériorité.

Le PPBE de 1ère phase de l'Etat a dans son programme d'actions prévue de traiter les PNB sur le tronçon de la RN102 entre Aubenas et Labégude ce qui a été réalisé.

Parallèlement, L'Etat a lancé une opération de résorption des PNB en traitant également les secteurs affectés par le bruit sur la totalité du linéaire de la RN102 de Alba la Romaine / St Pons jusqu'à l'entrée de la partie agglomérée de Thuyets.

Des bureaux d'étude spécialisés ont contacté l'ensemble des propriétaires des PNB identifiés pour mesurer les niveaux sonores en façade et proposer pour les bâtiments dépassant effectivement les niveaux sonores réglementaires une subvention de 80 % pour l'isolation phonique de la façade par changement des fenêtres.

Sur les 505 logements identifiés par l'étude de 2008, 327 ont fait l'objet d'une subvention pour un montant total de 1 957 325 €. Le delta est constitué par les logements qui respectent les performances sonores réglementaires et par les logements des propriétaires qui ont refusé la proposition.

2.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.

Cette disposition ne concerne pas le secteur de la RN 102 étudié.

3.La description des mesures réalisées, engagées ou programmées

Les efforts entrepris par l'État 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 au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années à venir.

3.1. 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 significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (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. Ceux ci font l'objet de suivi régulier au titre des bilans

environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992. **C'est le cas de la déviation de Labégude, première tranche, mise en service en 2000 et de l'aménagement à 3 voies de la RN 102 entre Villeneuve-de-Berg et Lavedieu inauguré en 2008. Ce sera le cas pour la déviation du Teil.**

Déviations de Labégude :

En ce qui concerne l'infrastructure en tant que telle, de mesures de protection acoustique ont été mises en place sous la forme d'écrans en tôle d'aluminium perforées, doublées de laine de roche. Par ailleurs, deux tranchées couvertes ont été créées pour protéger les riverains du bruit de la nouvelle voie (voir plans de récolement en annexe).



Crédits photos : B Miegé, CETE Lyon

En ce qui concerne les isolations de façades chez les riverains, l'Etat s'est engagé à limiter les nuisances sonores à 65 dB(A) LAeq (6h-22h) chez les riverains de la déviation, conformément à la circulaire du 25 juin 1982 relative aux travaux de protection phonique et d'isolation de façades. Une étude a donc été menée pour identifier les habitations à protéger et les travaux à réaliser. Au total, 16 propriétaires ont bénéficié de ces mesures prises en charge à 100 % par l'Etat, pour un montant total de 80 187 €.

Enfin, un bilan de l'exposition acoustique a été réalisé par le bureau d'études Acoustb, après mise en service de la déviation afin de mesurer les niveaux de bruit en façade des habitations situées en bordure de la déviation, et de vérifier si les niveaux de bruit sont conformes aux objectifs réglementaires. 10 points fixes de 24 heures ont été mis en place, dont les résultats ont été corrélés avec les données de trafic routier actuel et prévisionnel à l'horizon 2010. Ces résultats sont conformes aux objectifs réglementaires. Un traitement de façades a donc été préconisé à cette occasion, qui a été réalisé en 2001.

Aménagement à 3 voies de la RN 102 entre Villeneuve-de-Berg

Cette réalisation se situe en milieu non urbanisé à l'exception de 10 habitations qui ont été identifiées comme des PNB et qui ont fait l'objet d'une opération d'isolation des façades avec une subvention de 80 % du montant des travaux. 6 propriétaires sur les 10 contactés ont accepté cette opération.

Projet de déviation du Teil

Le projet de contournement Nord du Teil consiste à aménager une nouvelle infrastructure routière pour le contournement de l'agglomération du Teil par l'ouest et par le nord depuis le hameau du Pontet sur le RN102 jusque la déviation de la RD86 au lieu dit Grimolle sur le territoire de la commune de Rochemaure.

Le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par arrêté du préfet de l'Ardèche en date du 24 novembre 2011.

L'opération a été estimée en janvier 2008 à 51.88 M€ TTC

Ainsi, le secteur du Teil, actuellement traversé par la RN102 va bénéficier d'une forte baisse du trafic et donc d'une réduction des nuisances sonores. En effet, une fois le projet réalisé, le trafic prévu sur l'ancienne RN102 en traversée de l'agglomération du Teil devrait être de 6 170 TMJA (dont 4% de poids lourds). **Sans contournement, le trafic en 2033 en traversée du Teil est estimé à 16 772 TMJA (dont 14% de poids lourds)**, soit une diminution de 63% du trafic TMJA.

Concernant le tracé neuf, la réglementation sera appliquée. Pour les habitations où l'ambiance sonore serait supérieure à 55 dB(A), des protections seront aménagées. Les protections mises en place seront de deux ordres : des protections à la source et des protections individuelles type isolation de façade. Les protections à la source seront privilégiées dès lors que plusieurs habitations seront concernées. C'est notamment le cas pour les secteurs de Vermille, de Pélignol et du château de Joviac.

De plus, suite à l'enquête publique, **les études de projet vont permettre d'affiner le tracé**. Une nouvelle modélisation acoustique sera réalisée afin d'adapter les mesures à l'évolution du projet.

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 nuisantes. 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 fixe 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, c'est à dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Dans le département de l'Ardèche, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en catégorie 2 à 3. Ce classement correspond à l'arrêté n° 810 du 11 juin 1999 mis à

jour par l'arrêté n°2011362-0007 du 23 décembre 2011.

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet des services de l'Etat à l'adresse suivante : <http://www.ardeche.gouv.fr/le-classement-sonore-des-voies-en-a908.html>

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 mesures curatives mises en œuvre depuis 10 ans

- l'opération résorption des Points Noirs du Bruit

Comme indiqué précédemment, cette opération menée sur la période 2009-2014 a permis de traité les PNB sur le linéaire de la RN 102.

Nombre de logements PNB recensé	Nombre de logements PNB traités	Montant des subventions mobilisées
515	332	1,957 M €

L'ensemble des propriétaires des logements concernés ont été contacté. Les logements qui n'ont pas été traités sont des logements qui après vérification acoustique atteignaient les normes d'isolation ou dont les propriétaires n'ont pas voulu engager les travaux malgré les subventions.

Il n'est donc pas nécessaire de lancer une nouvelle opération de ce type.

- programme de renouvellement de chaussée

23 km ont fait l'objet d'un renouvellement des couches de roulement sur la période 2004 – 2013

PR début	PR fin	Année	Longueur Km *
PR6+97	PR9+890	2012	3,7
PR8+650	PR8+800	2007	0,2
PR9+890	PR12+750	2007	2,8
		Total	6,7

* Longueur cumulée par sens de circulation pour les routes à chaussées séparées

Route	PR début	PR fin	Année	Longueur En km
RN 102	PR18+300	PR21+842	2009	3,5
	PR22+206	PR26+000	2009	3,8
	PR26+000	PR27+017	2008	1,0
	PR27+017	PR28+213	2007	1,2
	PR28+273	PR28+477	2007	0,2
	PR28+477	PR29+472	2011	1,0
	PR29+472	PR29+590	2004	0,1
	PR29+860	PR30+170	2004	0,3
	PR35+812	PR36+058	2006	0,2
	PR47+194	PR47+512	2008	0,3
	PR48+170	PR48+230	2006	0,1
	PR49+660	PR49+720	2006	0,1
	PR50+315	PR50+380	2006	0,1
	PR50+630	PR50+740	2006	0,1
	PR52+780	PR53+485	2006	0,7
	PR55+920	PR56+085	2006	0,2
	PR56+265	PR56+466	2006	0,2
	PR56+640	PR59+337	2008	2,7
	PR60+830	PR62+470	2009	1,6
	PR65+625	PR66+800	2012	1,2
PR67+550	PR68+900	2006	1,4	
TOTAL				20,0

32. Les mesures de prévention prévues entre 2014 et 2019

L'État 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 et la Direction Régionale de Réseau Ferré de France 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.

Il n'est pas prévu de lancer une nouvelle opération de résorption des PNB, l'ensemble du linéaire de la RN102 concerné ayant été traité.

4. Glossaire

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT : Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.

CRITÈRES D'ANTÉRIORITÉ : Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

dB dB(A): Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique).

DIR-CE : Direction Inter-départementale des routes Centre-Est

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

ISOLATION DE FACADES : Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment.

L_{aeq} : Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifique T a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles.

L_{day} : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gamme 6h à 18h.

L_{den} : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gamme sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soir), night (nuit).

L_n : Niveau acoustique moyen de nuit

OMS : Organisation mondiale de la santé

POINT NOIR DU BRUIT : Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (L_{Aeq} (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (L_{Aeq} (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité.

TMJA : Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier

ZONE DE BRUIT CRITIQUE : Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.