



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'ARDÈCHE

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

## Infrastructures routières de l'État en Ardèche



### Troisième Échéance : 2019 - 2023

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

Approuvé le : 09 juillet 2019

## Table des matières

Résumé non technique .....	3
1. Le contexte.....	5
1.1 Le contexte réglementaire.....	5
1.2 Les modalités d'élaboration du PPBE .....	8
1.2.1 Le diagnostic du CEREMA.....	9
1.2.2. Le bilan des actions des PPBE précédent.....	11
2. La prise en compte des Zones Calmes.....	12
3. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées .....	13
3.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998.....	13
3.1.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles.....	13
3.1.2. La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes.....	16
3.1.3. Les mesures curatives mises en œuvre depuis 10 ans.....	17
3.2. Les mesures de prévention prévues entre 2019 et 2023.....	19
4. Bilan de la consultation du public.....	20
5. Glossaire.....	22

## **Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures de transport de l'État en Ardèche : RN 102**

### **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 et la troisième phase concernent 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** (ou échéance) 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<sup>er</sup> PPBE, l'Etat a lancé une opération de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) sur la RN102 entre Le Teil et Thueyts. Une étude a été commandée en 2008 au bureau d'études 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.

Le bilan du 1<sup>er</sup> PPBE montre que tous les 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.

**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 2<sup>er</sup> PPBE consiste essentiellement en la poursuite des études et acquisitions foncières préalables à la réalisation de la déviation de la RN102 au Teil pour aboutir au démarrage des travaux en octobre 2018.

**La troisième phase** a donné lieu à l'approbation des cartes stratégiques du bruit par arrêté préfectoral du 11 octobre 2018 qui concerne la RN102 sur 47,37 Km du Teil à Pont de Labeaume. Elles sont consultables sur le site internet de la préfecture de l'Ardèche à l'adresse :

<http://www.ardeche.gouv.fr/les-cartes-strategiques-du-bruit-en-ardeche-a1026.html>

Le PPBE 3<sup>ème</sup> phase reconduit les actions du PPBE précédant comprenant essentiellement la réalisation de la déviation de la RN102 au Teil dont la fin des travaux est envisagée pour 2022.

## 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) :

<b>Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)</b>	
<b>Indicateurs de bruit</b>	<b>Route</b>
L <sub>Aeq</sub> (6h-22h)	65
L <sub>Aeq</sub> (22h-6h)	60
L <sub>Aeq</sub> (6h-18h)	65
L <sub>Aeq</sub> (18h-22h)	65

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

<b>Objectifs isolement acoustique <math>D_{nT,A,tr}</math> en dB(A)</b>	
<b>Indicateurs de bruit</b>	<b>Route</b>
$D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (6h-18h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (18h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L <sub>Aeq</sub> (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 échéance :**

Établissement 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 échéance :**

Établissement 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 des grandes infrastructures et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

### **Troisième échéance :**

Établissement 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 des grandes infrastructures et des PPBE correspondants.

Les cartes stratégiques du bruit ont été approuvées par arrêté préfectoral du 11 octobre 2018.

Ces cartes sont accessibles sur le site internet des services de l'Etat dans le département à l'adresse :

<http://www.ardeche.gouv.fr/les-cartes-strategiques-du-bruit-en-ardeche-a1026.html>

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

## **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 Auvergne-Rhône-Alpes (Service de Maîtrise d'Ouvrage des routes non concédées), les directions interdépartementales des routes Massif Central et Centre Est (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 échéance 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 tous les immeubles Points Noirs du Bruit ont été traités.



- Le projet de PPBE fait le bilan des actions réalisées pendant la 2ème échéance (2014- 2018). La principale action prévue dans ce PPBE était la réalisation de la déviation nord de Le Teil. Cette mesure est reconduite dans le PPBE 3ème échéance.
- Le projet de PPBE fait l'objet d'une consultation du public et des collectivités concernées pendant un délai de 2 mois du 2 février au 2 avril 2019. Il est consultable sur le site internet de la DDT de l'Ardèche et sur place : 2, place Simone Veil à Privas.
- A l'issue de ces consultations, la direction départementale des territoires établit un bilan de la concertation avec les suites données.
- Le PPBE est arrêté par le préfet du département de l'Ardèche. Il est publié sur le site internet de la préfecture accompagné du bilan de la concertation.

### **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 (millésime 2012), sur la base MAJIC (millésime 2013) des fichiers fonciers mis à disposition par la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP) et sur la BD TOPO (millésime 2014). 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 (TMJA) de 10950 véhicules entre Le Teil et Pont-de-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

Le diagnostic du CEREMA a abouti à l'établissement des cartes stratégiques du bruit des grandes infrastructures de l'État approuvées par arrêté préfectoral du 11 octobre 2018 concernant entre autres la RN102 sur 47,37 Km entre Le Teil et Pont-de-Labeaume.

Ces cartes sont consultables sur le site internet de la préfecture de l'Ardèche à l'adresse :

<http://www.ardeche.gouv.fr/les-cartes-strategiques-du-bruit-en-ardeche-a1026.html>

### 1.2.2. Le bilan des actions des PPBE précédents

Une étude conduite à l'initiative de la DDT en 2008 par le bureau d'études Acoplus 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 Thueyts.

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 1ère phase** de l'État 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'État 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 / Saint-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 €. La différence est constituée par les logements qui respectent les performances sonores réglementaires et par les logements des propriétaires qui ont refusé la proposition.

**Le bilan du PPBE 2ème phase** consiste essentiellement en la poursuite des études et acquisitions foncières préalables à la réalisation de la déviation de la RN102 au Teil pour aboutir au démarrage des travaux en octobre 2018.

## **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 termes 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 : L571-9 et L571-10 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.

##### **3.1.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles**

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation 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 Lavilledieu inauguré en 2008. Ce sera le cas pour la déviation du Teil dont les travaux ont commencés en octobre 2018.**

### ***Déviation de Labégude :***

En ce qui concerne l'infrastructure en tant que telle, des 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.



Crédits photos : B Miege, CEREMA de 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 contournement du Teil (RN 102)***

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 la RN102 jusqu'à la déviation de la RD86 au lieu dit Grimolles, 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. Cet arrêté a été prorogé pour une durée de cinq ans par l'arrêté préfectoral du 26 septembre 2016.

En 2015, l'opération a été estimée à 68,5 M€ TTC à terminaison. Ce montant correspond à ce qui sera réellement payé à l'issue des travaux (montant réactualisé en prenant en compte l'inflation).

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 2 033 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. Les mesures et l'analyse de l'état initial ont montré que l'ensemble des habitations est situé en zone d'ambiance sonore pré-existante modérée.

À l'issue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, lors des études de projet, une nouvelle modélisation acoustique a été réalisée par le bureau d'études ARTELIA en janvier 2016. Cette étude a été rendue nécessaire d'une part afin de prendre en compte les évolutions du projet et d'autre part afin de réaliser une modélisation acoustique suivant la méthode de calcul de propagation du bruit NMPB08, révisée en 2008.

La nouvelle modélisation a confirmé la nécessité de protections acoustiques de type isolation de façade ou protection à la source pour des bâtiments situés dans les secteurs de Vermille, Pélignol, au niveau du château de Joviac à Rochemaure et à la Sablière au Teil.

Les protections acoustiques sont financées dans le cadre du projet global, avec un cofinancement entre l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de l'Ardèche, dans le cadre du Contrat de Plan État Région 2015-2020.

Les travaux du contournement ont débuté en octobre 2018. Selon le planning prévisionnel, la fin des travaux est envisagée pour 2022.

Les hypothèses de trafic prises en compte dans la modélisation sont de 12 681 veh/j dont 15 % de poids lourds à l'horizon 2040 sur le contournement.

A l'issue des travaux :

- la traversée du Teil (RN 102 actuelle) sera déclassée au profit de la commune du Teil.
- le tronçon actuel de RD86, situé entre le futur giratoire des Grimolles (extrémité est du contournement) et le giratoire entre la RN 102 et la RD 486, sera reclassé en RN102, au titre de la continuité d'itinéraire.

### **3.1.2. La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes**

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres 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 ces informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Le lancement des études nécessaires à la révision du classement sonore des voies est programmé pour 2019 sous réserve de l'obtention des crédits nécessaires.



### 3.1.3. Les mesures curatives mises en œuvre depuis 10 ans

#### ***Opération de résorption des Points Noirs du Bruit***

Comme indiqué précédemment, cette opération menée sur la période 2009-2014 a permis de traiter 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 €

Tous les propriétaires des logements concernés ont été contactés. 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***

25,8 km ont fait l'objet d'un renouvellement des couches de roulement sur la période 2009 – 2018 :

PR début	PR fin	Année	Longueur Km *
PR4+200	PR5+500	2015	1,3
PR5+600	PR6+200	2014	0,6
PR6+097	PR9+890	2012	3,7*
PR7+140	PR9+290	2018	2,1
PR10+000	PR13+000	2016	3,0
PR18+300	PR21+842	2009	3,5
PR22+206	PR26+000	2009	3,8
PR28+477	PR29+472	2011	1
PR36+735	PR36+978	2018	0,3
PR36+978	PR37+330	2017	0,3
PR45+800	PR46+200	2013	0,4
PR48+550	PR49+140	2017	0,6
PR60+830	PR62+470	2009	1,6
PR63+608	PR64+015	2014	0,4
PR64+015	PR64+380	2018	0,4

PR65+625	PR66+800	2012	1,2
PR66+702	PR67+750	2013	0,8
PR67+800	PR68+595	2014	0,8
		Total	25,8

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

### **Limitations des vitesses maximales**

#### Section gérée par la Direction Interdépartementale des Routes du Massif Central (DIR MC) :

Le 2 novembre 2012, la commission consultative des usagers sur la signalisation routière s'est réunie donnant lieu à la prise d'un arrêté de limitation de vitesse unique sur la RN102 entre le giratoire du Buis d'Aps et la limite du département de la Haute-Loire (du PR 12+882 au PR94+1069) dans les deux sens de circulation hors agglomération.

A l'occasion de cet arrêté, deux sections ont vu leur vitesse abaissée de 90 km/h à 70 km/h :

- Aubenas : zone péri-urbaine aux abords du tunnel de BAZA : limitée à 70 km/h,
- Labégude : limitation à 70 km/h dans la zone de vigilance des tranchées couvertes.

Le 10 septembre 2018, un nouvel arrêté unique a limité la vitesse maximale autorisée sur une section supplémentaire :

- Quartier du Malpas, commune de Labégude, du PR 45+650 à 46+470 : 70 km/h.

#### Section gérée par la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est (DIR CE) :

De même, le 4 janvier 2013, un arrêté de limitation de vitesse unique sur la RN102 entre la limite du département de la Drome, et le giratoire du Buis d'Aps (du PR 0+000 au PR12+882) dans les deux sens de circulation hors agglomération. A l'occasion de cet arrêté, la vitesse a été abaissée de 90km/h à 70 km/h sur les sections suivantes:

- Le Teil – lieu-dit Charonsac : du PR 4+ 490 à 5+776 dans le sens des PR croissants et du PR 5+790 à 5+170 dans le sens des PR décroissants de manière à sécuriser le carrefour de la gendarmerie, la création d'un arrêt de bus et d'un passage piéton.

### Limitation à 80km/h

À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2018, la vitesse maximale autorisée a été abaissée de 90km/h à 80 km/h sur les routes (hors créneaux de dépassement, chaussées à voies séparées) par décret n°2018-487 du 15 juin 2018 modifiant l'article R413-2 du code de la route. Cette mesure s'accompagne d'une clause de revoyure et doit faire l'objet d'une évaluation en juillet 2020.

L'ensemble de ces mesures concourt à l'apaisement de la circulation dans les secteurs concernés.

## **3.2 Les mesures de prévention prévues entre 2019 et 2023**

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 la Société Nationale des Chemins de Fer - Réseau s'engagent 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. Bilan de la consultation du public

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public du 02 février 2019 au 2 avril 2019 inclus. Le projet était consultable :

- sur le site Internet de la préfecture de l'Ardèche à l'adresse :  
<http://www.ardeche.gouv.fr/consultation-du-public-ppbe-de-l-etat-3eme-a8583.html>
- à la Direction départementale des territoires de l'Ardèche, 2 place Simone Veil, à Privas. Les citoyens disposaient d'un accès aux cartes de bruit et d'un registre (numérique ou papier) pour consigner leurs remarques.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale : annonce du 17 janvier 2019 dans le Dauphiné Libéré.

Un seul avis a été émis par courriel émanant d'un habitant de la commune de Saint-Georges-Les-Bains.

Cet avis portait sur la délibération de la communauté de commune Rhône-Crussol (CCRC) relative à son projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement. (PPBE) Une copie de la délibération de la CCRC est jointe au courriel.

Il évoque à ce sujet :

- l'ancienneté des comptages utilisés pour ce PPBE sur l'ancienne RD 533,
- rappelle les investissements importants réalisés par l'État et le département et selon le cas les administrés des communes périphériques ,sur les deux communes de Guilhaud-Granges et de Saint-Peray :
  - déviation,
  - embellissement de l'avenue de la république

Il note que deux communes : Soyons et Charmes-Sur-Rhône sont particulièrement exposées au bruit du fait de l'intensité du trafic des véhicules. Une réduction du trafic diminuerait le bruit généré.

Il indique que la solution passe par le « doublement du pont de Charmes » et « affecter une part des budgets prévus dans le PPBE, en direction du pont de Charmes aux fins d'avancer la concrétisation de ce doublement, serait de son point de vue, une décision de bon sens pour « réduire le bruit » pour les riverains de la Rd 86 dans les villages de Charmes et de Soyons (communes périphériques délaissées de la CCRC).

Les suites données à cet avis ont été les suivants :

Les remarques émises concernent le plan de circulation du sud de l'agglomération valentinoise coté Ardèche et plus précisément les collectivités suivantes :

- Communauté de communes Rhône-Crussol, gestionnaire de l'avenue de la République, de l'Avenue de Gross-Umstadt...
- Département de l'Ardèche, gestionnaire de la RD86 et du Pont de Charmes.

L'intégralité de ces remarques a été transmise aux deux collectivités concernées.

Le projet de doublement du Pont de Charmes est à l'étude sous maîtrise d'ouvrage départementale. Cette opération est inscrite au contrat de plan état-région 2015 – 2020.

Par ailleurs, le secteur du Pont de Charmes n'a pas d'incidence en matière de trafic routier sur la RN102 objet du projet de PPBE, démarrant au Teil. Les remarques ne relèvent pas de ce document.

Ces remarques ne nécessitent pas d'amender le PPBE soumis à la consultation du public.

Par ailleurs, les collectivités concernées : communes et communautés de communes, ont été consultées par courrier en date du 29 janvier 2019 avec un délai de réponse fixé au 2 avril 2019. Aucune observation n'a été relevée.

En conclusion, Le PPBE soumis à la consultation du public est conservé sans modification pour établir la version finale

## 5. 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<sub>aeq</sub>** : 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<sub>day</sub>** : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gamme 6h à 18h.

**L<sub>den</sub>** : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gamme sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soir), night (nuit).

**L<sub>n</sub>** : 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<sub>Aeq</sub> (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (L<sub>Aeq</sub> (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.