



Direction Départementale des Territoires et de la Mer
d'Ille-et-Vilaine

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Approuvé le 6 juin 2012

Réseau routier national en Ille-et-Vilaine



www.bretagne.gouv.fr

Préambule

Résumé non technique

1. Introduction générale

2. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'État pour le département d'Ille et Vilaine

- 2.1. Pour le département d'Ille et Vilaine les infrastructures concernées sont : 5
- 2.2. Objectifs de réduction du bruit : 5
- 2.3. Zones de calme 6

3. Mesures réalisées, engagées ou programmées 6

- 3.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles 6
- 3.2. La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes 6
- 3.3. La protection des riverains installés en bordure des voies bruyantes existantes 7
 - 3.3.1. Actions de réduction du bruit à la source 7
 - 3.3.2. Actions de réduction par traitement des façades envisagées sur le réseau national : 7
 - 3.3.3. Actions et perspectives 2ème échéance 7

Plan de prévention du bruit dans l'environnement 9

Introduction 9

1. Références réglementaires 10

- 1.1. Classement sonore 10
- 1.2. Observatoire du bruit et résorption des points noirs du bruit 10
- 1.3. Cartes de bruit et plan de prévention du bruit dans l'environnement 10

2. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE 11

- 2.1. Cartes d'exposition (carte de type A) 12
- 2.2. Cartes des secteurs affectés par le bruit (cartes de type B) 13
- 2.3. Carte de dépassement des valeurs limites (carte de type C). 15

3. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État en Ille et Vilaine 16

- 3.1. Infrastructures gérées par l'État hors Rennes Métropole : 16
- 3.2. Infrastructures gérées par l'État dans le périmètre de Rennes Métropole 16

4. Diagnostic d'identification des points noirs bruit 16

- 4.1. La méthode : généralités 16
- 4.2. La méthode : critères techniques et périmètres d'action 17
- 4.3. Les principaux résultats du diagnostic 19
 - 4.3.1. Infrastructures routières nationales hors du territoire de Rennes Métropole 19
 - 4.3.2. Infrastructures routières nationales dans le territoire de Rennes Métropole 20
- 4.4. Les objectifs en matière de réduction du bruit 21
- 4.5. La prise en compte des «zones calmes» 23

5. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées 23

- 5.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998 23
 - 5.1.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles 24
 - 5.1.2. Mesures de réduction de bruit en bordure du réseau national 24
 - 5.1.3. La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes 25
 - 5.1.4. La protection des riverains installés en bordure des voies bruyantes existantes 25
- 5.2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2011 et 2015 (PPBE) 26
 - 5.2.1. Mesures de prévention 26
 - 5.2.2. Mesures de réduction 26

6. L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations 29

- 6.1. L'impact des actions de protection à la source 29
- 6.2. L'impact des actions de protection par isolation de façades 30

7. Le financement des mesures programmées ou envisagées 32

- 7.1. Pour la réalisation des protections à la source, 32
- 7.2. Pour le renforcement des isolations acoustiques des façades, 32

8. L'organisation pour la consultation du public 33

Observations publiques 35

Annexe subvention de l'État 36

Glossaire 38

SOMMAIRE

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 et dans les grandes agglomérations.

Pour éviter, prévenir ou réduire ces effets, une politique commune à tous les États membres de l'Europe, a été mise en place.

Elle comporte, outre un inventaire des secteurs concernés (cartes de bruit stratégiques), la réalisation d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui identifie les points noirs du bruit (PNB) et fixe les conditions dans lesquels ils seront traités.

Enfin l'État français a confié à chaque préfet de département l'animation d'un comité départemental en charge de suivre la mise en œuvre de cette politique.

Cette politique est menée en deux étapes :

Le 1er volet (objet du présent dossier) concerne les infrastructures suivantes :

- les voies routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules (16 200 véhicules / jour);
- les voies ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de train (164 trains / jour);
- les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Le 2ème volet concernera les infrastructures suivantes :

- les voies routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (8 200 véhicules / jour);
- les voies ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train (82 trains / jour);
- les aéroports dont le trafic annuel dépasse les 50 000 mouvements
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les cartes de bruit et les PPBE de cette 2ème échéance devront être arrêtés et publiés respectivement avant le 30/06/2012 et le 18/07/2013

Résumé non technique

1. Introduction générale

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

Les cartes de bruit permettent une représentation des niveaux de bruit, mais également le dénombrement de la population exposée et la quantification des nuisances. Les infrastructures concernées sont :

- les voies routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an (16 400 véhicules/j)
- les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de train par an (164 trains/j)

Le département d'Ille et Vilaine est également concerné par la cartographie de l'agglomération de Rennes Métropole dont la population est supérieure à 250 000 habitants.

Les cartes de bruit sont consultables sur les sites internet respectifs de l'État et de Rennes Métropole aux adresses suivantes :

- **Portail de l'État en Bretagne** : www.bretagne.gouv.fr
- **Rennes Métropole** : www.nxtbook.fr/newpress/Ville-Rennes/Environnement_sonore_agglo_Rennes-Metropole/index.php

Les autorités compétentes suivantes sont en charge de l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui tendent à prévenir les effets du bruit ou à réduire, si besoin, les niveaux de bruit :

1. le Préfet d'Ille et Vilaine arrête le PPBE pour les infrastructures ferroviaires et les infrastructures routières et autoroutières d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine routier national.
2. le Conseil Général d'Ille et Vilaine, collectivité territoriale gestionnaire, arrête le PPBE pour les infrastructures routières départementales relevant de sa compétence.
3. pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les communes situées dans le périmètre de ces agglomérations ou, s'il en existe, les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, élaborent leur PPBE. En Ille et Vilaine il s'agit de Rennes Métropole.

Ces PPBE recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit notamment lorsque les valeurs limites (fixées par l'arrêté du 4 avril 2006) sont dépassées ou risquent de l'être. Les PPBE comprennent, en

de préciser les mesures de correction à apporter, de fixer les modalités de mise en œuvre du plan d'action et d'organiser la consultation du public.

Pour les infrastructures routières et autoroutières nationales, le PPBE de l'État a été élaboré par la DDTM sous l'autorité de Monsieur le Préfet d'Ille-et-Vilaine.

Les éléments ci-après résument ce plan.

2. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'État pour le département d'Ille et Vilaine

2.1. Pour le département d'Ille et Vilaine les infrastructures concernées sont :

- la RN 136 : rocade de Rennes (périphérique)
- l'A 84 (Rennes/Caen) : rocade de Rennes à la limite du département de la Manche
- la RN 12 (Rennes/St Brieuç) : rocade de Rennes à la limite du département des Côtes d'Armor
- la RN 137 (Rennes/Nantes) : rocade de Rennes à la limite du département de la Loire Atlantique
- la RN 157 (Rennes/Le Mans) : rocade de Rennes à la limite du département de la Mayenne
- la RN 24 (Rennes/Lorient) : rocade de Rennes à la limite du département du Morbihan

Les diagnostics réalisés ont pu mettre en évidence le nombre de bâtiments pour lesquels les valeurs limites de bruit sont dépassées en excluant les bâtiments ne respectant pas la règle du principe d'antériorité précisée à l'article 4.2.

Ces valeurs limites étant définies de la façon suivante :

- la journée (de 0h à 24h) l'indicateur de bruit (Lden) ne doit pas dépasser la valeur limite de 68 dB(A)
- la nuit (de 22h à 6h) l'indicateur de bruit (Ln) ne doit pas dépasser la valeur limite 62 dB(A)

Le nombre de logements est référencé dans les tableaux ci-dessous :

Axes routiers (hors Rennes Métropole)	A84	N12	N137	N157	N24	Total PNB (nombre de logements)
Lden > 68dB(A)	3	58	27	70	68	226
Ln > 62 dB(A)	1	36	13	35	45	130

Axes routiers (dans Rennes Métropole)	N12	N24	N136	N137	N157	Total PNB (nombre de logements)
Lden > 68dB(A)	13	4	14	2	2	35
Ln > 62 dB(A)	4	0	5	0	2	11

2.2. Objectifs de réduction du bruit :

Les valeurs limites mises en place sont définies par le plan national d'action contre le bruit, en cohérence avec la définition des points noirs du bruit du réseau national issue de la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Dans les cas de réduction du bruit à la source, tel que la construction d'écran, de modélé acoustique, les objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source sont de :

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

- Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, l'isolement acoustique visé devra être supérieur :

Objectifs isolement acoustique D _{nT,A,tr} en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV
D _{nT,A,tr} ≥	L _{Aeq} (6h-22h) - 40
et D _{nT,A,tr} ≥	L _{Aeq} (22h-6h) - 35
et D _{nT,A,tr} ≥	30

2.3. Zones de calme

Il n'y a pas de zone calme identifiées au sens de l'article L.572-6 du Code de l'environnement.

3. Mesures réalisées, engagées ou programmées

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a débuté en 1992. Ainsi de nombreuses actions ont été mises en place à plusieurs niveaux.

3.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui font l'objet d'une enquête publique doivent limiter leur contribution sonore 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.

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

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.

Ce classement sonore concerne l'ensemble des routes écoulant plus de 5000 véhicules/jour ainsi que les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/jour.

Ce classement sonore est consultable sur le portail de l'État en Bretagne à l'adresse suivante : www.bretagne.gouv.fr

3.3. La protection des riverains installés en bordure des voies bruyantes existantes

3.3.1. Actions de réduction du bruit à la source

L'ensemble des protections à la source envisagées sur le réseau national permettra de supprimer 66 logements PNB (dont 41 logements situés en Ln 62) sur les 261 logements identifiés sur les cartes de bruit (cf : tableau ci-dessous). La DIR Ouest assurera la Maîtrise d'Ouvrage pour la réalisation des protections à la source envisagées dans le PPBE.

Opérations de traitement à la source envisagées dans le cadre du PPBE État

Axe routier	Nbre de logements traités (Lden68 dB(A) et/ou Ln62 dB(A))	Nbre de logements traités en Ln 62dB(A)	Population exposée
RN 157 (Rennes/Le Mans)	30	18	69
RN 136 (rocade de Rennes)	5	2	13,8
RN 24 (Rennes/Lorient)	31	21	71,3
TOTAL	66	41	154 hab

3.3.2. Actions de réduction par traitement des façades envisagées sur le réseau national :

Une opération de résorption par isolation de façades sera mise en place pour les bâtiments Point Noir Bruit restants. Elle consiste dans un premier temps à une phase de diagnostic et d'études réalisée par un bureau d'études spécialisé en acoustique. A l'issue de cette phase, il sera déterminé pour chaque bâtiment si des travaux sont nécessaires. Les frais du diagnostic acoustique seront à la charge de l'État et les travaux seront subventionnés par l'État à hauteur de 80% de la dépense plafonnée.

Il restera donc 180 bâtiments Points Noirs du Bruit (P.N.B.), soit environ 194 logements à traiter par isolation de façade. Cela concerne essentiellement des habitations individuelles relativement espacées les unes des autres, pour l'essentiel en secteur rural. A partir des résultats du diagnostic acoustique (précisant les niveaux de bruit réels mesurés devant chaque façade) une hiérarchisation du programme des travaux de résorption sera établie.

3.3.3. Actions et perspectives 2ème échéance

Les actions engagées depuis la mise en place de la politique de lutte contre le bruit des infrastructures de transport terrestre seront poursuivies avec notamment :

- le réexamen du classement sonore des infrastructures de transport terrestre,
- les opérations de résorption des points noirs du bruit sur le réseau routier national avec pour objectif de traiter l'ensemble des points noirs du bruit.

Les cartes de bruit et les plans de prévention réalisés lors de cette première échéance devront faire l'objet d'une révision .

Les cartes de bruit et les plans de prévention à réaliser aussi en 2012 et 2013 pour la deuxième échéance concerneront :

- les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train
- les aéroports dont le trafic annuel dépasse les 50 000 mouvements;
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

PlandePréventionduBruit dans l'Environnement

Introduction

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisirs sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées. La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil.

Les populations socialement défavorisées sont les plus exposées au bruit car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports. Elles sont en outre les plus concernées par les expositions au bruit cumulées avec d'autres types de nuisances :

- bruit et agents chimiques toxiques pour le système auditif dans le milieu de travail ouvrier ;
- bruit et températures extrêmes, chaudes ou froides dans les habitats insalubres ;
- bruit et pollution atmosphérique dans les logements à proximité des grands axes routiers ou des industries, etc...

Ce cumul contribue à une mauvaise qualité de vie et se répercute sur l'état de santé. Les principales perturbation 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 psycho physiologiques 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 : le 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.

Compte tenu des effets nocifs consécutifs à l'excès du niveau de bruit ambiant sur la santé

humaine, un cadre réglementaire national et européen a été mis en place afin d'éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Au niveau départemental, cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, une information des populations ainsi que la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Le PPBE rappelle le cadre réglementaire, dresse un inventaire des infrastructures concernées pour déterminer les points noirs bruits. Il précise, en fonction des objectifs acoustiques, les points noirs bruits à traiter et les modalités de la mise en œuvre des mesures de résorption à effectuer par un traitement à la source ou des façades.

Les phases de consultation du public et de suivi de la mise en œuvre de la politique bruit au niveau du département concourt à la résorption du bruit.

1. Références réglementaires

- Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- Circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (dite circulaire Bianco).
- Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.
- Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.
- Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.
- Code de l'environnement : R 571-44 à 52.

1.1. Classement sonore

- Décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation.
- 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.
- Code de l'environnement : Articles L 571-10 et R 571-32 à 43.

1.2. Observatoire du bruit et résorption des points noirs du bruit

- 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.
- Arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application du décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux.
- Code de l'environnement : R 571-52 à 57.

1.3. Cartes de bruit et plan de prévention du bruit dans l'environnement

- Directive n°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.
- Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des

- plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme.
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Circulaire du 07 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Instruction du 23 juillet 2008 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.
- Code de l'environnement : articles L 572-1 à 11 et R 572-1 à 11.

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

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les 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 approche est basée au niveau local sur une cartographie de l'exposition au bruit, une information des populations ainsi que la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

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 PPBE. En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par le Préfet, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et par l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

Les cartes de bruit permettent une représentation des niveaux de bruit, mais également le dénombrement de la population exposée et la quantification des nuisances.

Pour cette 1ère échéance, les infrastructures concernées sont :

- les voies routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an (16 400 véhicules/j),
- les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de train par an (164 trains/j),
- les agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés Lden (level day evening night) décrivant la dose journalière moyenne de bruit et Ln (level night) décrivant la dose moyenne de bruit de la période de nuit. Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation.

Assortie d'un arrêté de publication de l'autorité compétente, chaque carte de bruit stratégique dédiée aux infrastructures terrestres de transport comporte :

- un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée ainsi que l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ;

- une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- des documents graphiques pour les infrastructures terrestres au 1/25 000ème et au 1/10 000ème sur le territoire de Rennes Métropole ;

Pour la 2ème échéance, les infrastructures concernées seront :

- les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (8 200 véhicules / jour);
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train (82 trains / jour);
- les aéroports dont le trafic annuel dépasse les 50 000 mouvements
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

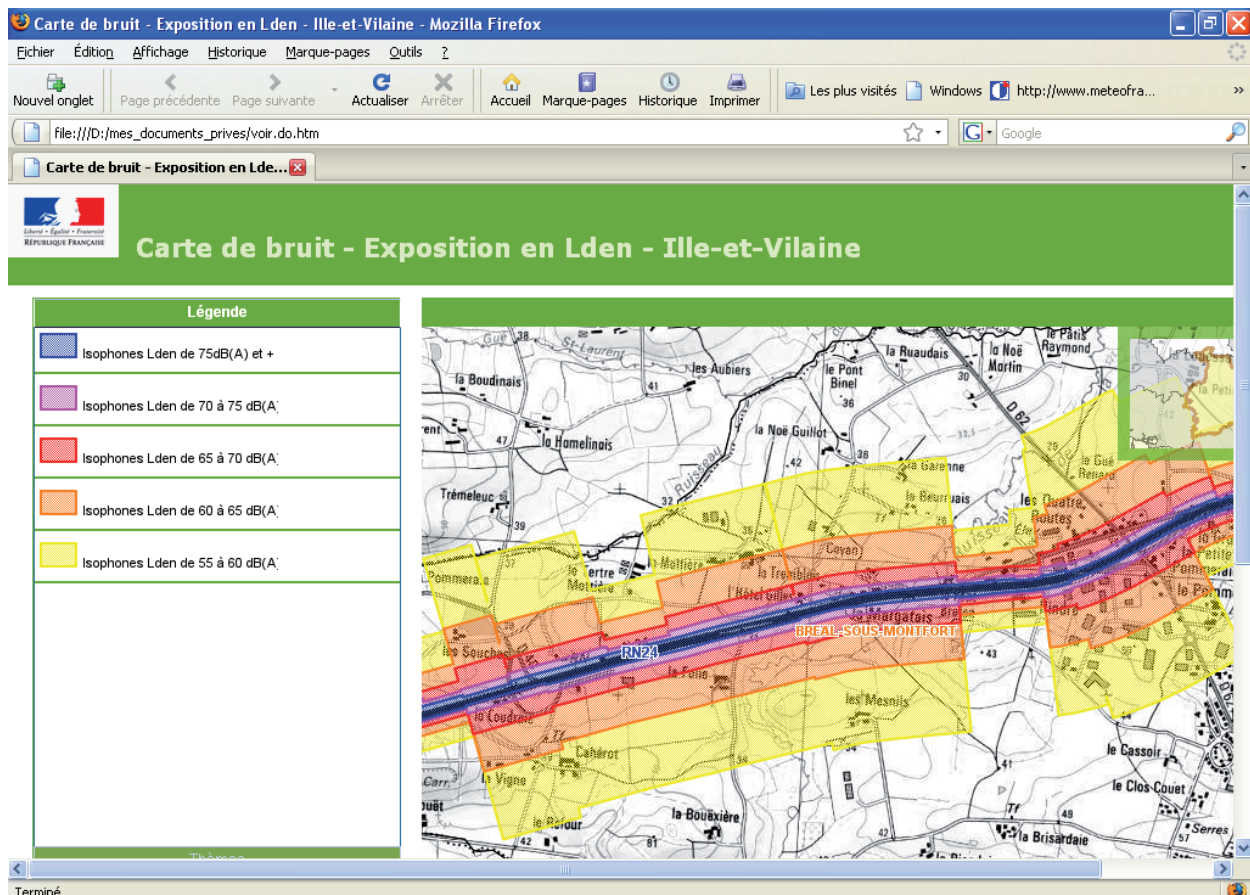
Les cartes de bruit et les PPBE de cette 2ème échéance devront être arrêtés et publiés respectivement avant le 30/06/2012 et le 18/07/2013

2.1. Cartes d'exposition (carte de type A)

carte d'exposition ou carte de type A représentant les courbes isophones de 5 en 5 décibels et définissant :

- les zones exposées à + de 55 décibels en Lden (le jour),
- les zones exposées à + de 50 décibels en Ln (la nuit),

Ci-dessous (à titre d'exemple) , extrait de la carte d'exposition (carte de type A) de la RN 24 à la hauteur de Bréal-sous-Montfort



2.2. Cartes des secteurs affectés par le bruit (cartes de type B)

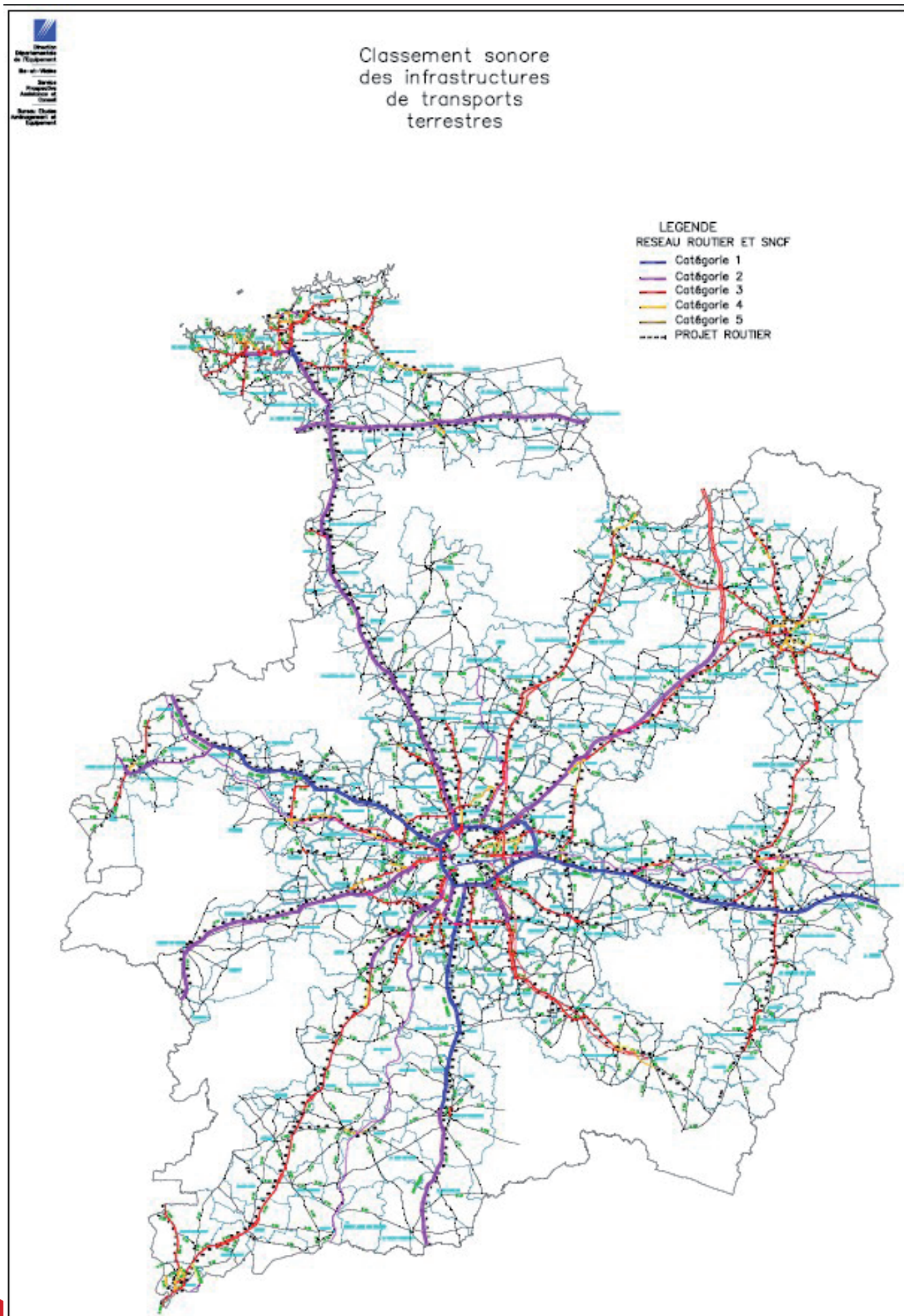
Carte des secteurs affectés par le bruit (ou carte de type B) représente les secteurs affectés par le bruit, définis dans les arrêtés préfectoraux de classement sonore (article R 571-38 du Code de l'Environnement). Les voies cartographiées dans la présente étude font l'objet d'un classement sonore par les 4 arrêtés préfectoraux suivants :

- arrêté du 17 novembre 2000 portant sur les 161 communes du département (extérieures à la communauté d'agglomération de Rennes Métropole et autres que Dinard, Fougères, Redon, Saint-Malo et Vitré)
- arrêté du du 30 août 2001 portant sur les communes de Dinard, Fougères, Redon, Saint-Malo et Vitré
- arrêté du 5 octobre 2001 portant sur les communes de la communauté d'agglomération de Rennes Métropole (à l'exclusion de la Ville de Rennes)
- arrêté du 19 octobre 2004 portant sur la Ville de Rennes.

La largeur du secteur affecté par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de :

- catégorie 1 : 300 m
- catégorie 2 : 250 m
- catégorie 3 : 100 m
- catégorie 4 : 30 m
- catégorie 5 : 10 m

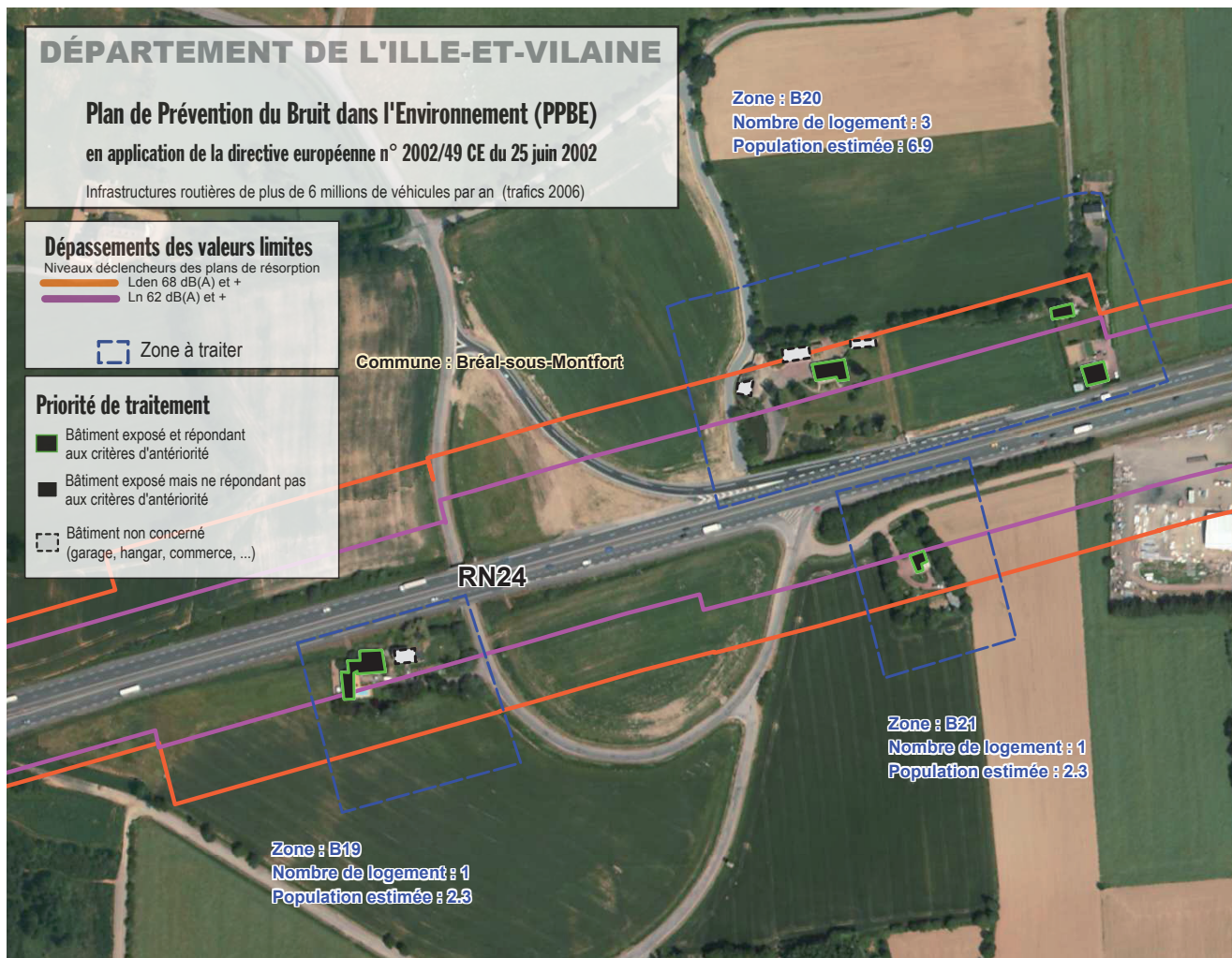
La carte ci-après (carte de type B) représente l'ensemble du classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur le département d'Ille et Vilaine.



2.3. Carte de dépassement des valeurs limites (carte de type C).

Carte de dépassement des valeurs limites (ou carte de type C) identifiant les zones pour lesquelles les valeurs limites en Lden (jour) et en Ln (nuit) sont dépassées (article L 572-6 du Code de l'Environnement).

Ci-dessous (à titre d'exemple) un extrait de la carte de type C permettant l'identification des bâtiments pour lesquels les valeurs limites Lden et Ln sont dépassées.



Dans le département d'Ille et Vilaine, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier national (hors territoire de Rennes Métropole) ont été approuvées par le préfet par arrêté du 28 novembre 2008 et publiées le 28 novembre 2008. Elles sont consultables sur le Portail de l'État en Bretagne à l'adresse suivante :

- www.bretagne.gouv.fr

Dans le territoire de Rennes Métropole, les cartes de bruit concernant les grandes infrastructures du réseau routier national ont été approuvées par le Conseil Communautaire de Rennes Métropole et publiées le 29 avril 2010. Elles sont consultables sur le site internet de la communauté d'agglomération de Rennes à l'adresse suivante :

- www.nxtbook.fr/newpress/Ville-Rennes/Environnement_sonore_agglo_Rennes-Metropole/index.php

A l'issue de cette cartographie, le législateur a prévu la réalisation d'un plan de prévention du bruit. L'État en a la charge pour les infrastructures nationales.

3. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État en Ile et Vilaine

3.1. Infrastructures gérées par l'État hors Rennes Métropole :

Axes	Début / Fin	Longueur	Gestionnaire
A 84	limite Rennes Métropole à limite département de la Manche	47 km	DIR Ouest
RN12	limite Rennes Métropole à limite département des Côtes d'Armor	24 km	DIR Ouest
RN137	limite Rennes Métropole à limite département de Loire Atlantique	33 km	DIR Ouest
RN157	limite Rennes Métropole à limite département de la Mayenne	39 km	DIR Ouest
RN 24	limite Rennes Métropole à limite département du Morbihan	21 km	DIR Ouest
		164 km	

3.2. Infrastructures gérées par l'État dans le périmètre de Rennes Métropole

Axe	Début / Fin	Longueur	Gestionnaire
A 84	rocade de Rennes (RN 136) à limite Rennes Métropole	4 km	DIR Ouest
RN 136	rocade de Rennes (périphérique)	30 km	DIR Ouest
RN 12	rocade de Rennes (RN 136) à limite Rennes Métropole	14 km	DIR Ouest
RN 137	rocade de Rennes (RN 136) à limite Rennes Métropole	6 km	DIR Ouest
RN 157	rocade de Rennes (RN 136) à limite Rennes Métropole	5 km	DIR Ouest
RN 24	rocade de Rennes (RN 136) à limite Rennes Métropole	11 km	DIR Ouest
		70 km	

4. Diagnostic d'identification des points noirs bruit

4.1. La méthode : généralités

Le PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du préfet de l'Ille et Vilaine par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM). Il est le fruit d'une collaboration avec la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne (DREAL), la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest (DIR Ouest), la Direction Régionale de Réseau Ferré de France (RFF).

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

1. L'établissement d'un diagnostic préalable : ce document réalisé par la DDTM a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au

regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006. Ce diagnostic a été établi à partir des données issues des cartes de bruit stratégiques arrêtées par le préfet le 28 novembre 2008 et de reconnaissances sur le terrain. A l'issue de l'étape d'identification des zones bruyantes et des Points Noirs du Bruit (PNB), une phase de définition des mesures de réduction du bruit à la source a été réalisée par la DREAL Bretagne en lien avec la DIR Ouest. Pour les PNB ne pouvant être traités à la source, la DDTM propose une méthode conduisant à la réalisation du renforcement de l'isolation acoustique des façades

2. La rédaction d'un projet de PPBE par la DDTM en collaboration avec le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de l'Ouest (CETE). Ce projet présente notamment les objectifs et les mesures de réduction proposés par l'État au vu du diagnostic précédent.

3. La transmission du projet de PPBE aux partenaires du Conseil Général, de Rennes Métropole, à l'ensemble des collectivités concernées et aux services de l'État (DREAL et DIRO). Puis présentation le 25 mai 2011 au comité départemental de suivi des cartes de bruit et des PPBE.

4. La consultation du public : le projet de PPBE est ensuite mis à la consultation du public pendant 2 mois, du 7 octobre au 7 décembre 2011 à la DDTM 35 - 12, rue Maurice Fabre – 35031 RENNES Cedex et sur le portail de l'État en Bretagne à l'adresse suivante : <http://www.bretagne.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/Les-nuisances/Le-bruit/Le-Bruit-en-Ille-et-Vilaine/Les-plans-de-prevention-du-bruit>

5. A l'issue de cette consultation, la DDTM devra établir une synthèse des observations du public qui sera soumise en comité départemental de suivi des cartes de bruit et des PPBE.

6. La validation du document PPBE accompagné d'une note de synthèse exposant les résultats de la consultation, et la suite qui leur ont été donnée, constituera le PPBE qui sera arrêté par le préfet de l'Ille et Vilaine

4.2. La méthode : critères techniques et périmètres d'action

Les cartes de bruit, réalisées par le CETE (Centre d'étude technique de l'Équipement), sont le résultat d'une approche macroscopique qui amène une précision variable selon les territoires, les méthodes et les données utilisées (utilisation de l'approche dite « simplifiée », caractère limité des données topographiques, sensibilité du bâti et répartition des populations, ...).

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

En conséquence, le principal intérêt des cartes de bruit arrêtées réside dans une représentation en profondeur (mise en évidence des isophones 68dB(A) en Lden et 62dB(A) en Ln), dans l'identification des territoires les plus exposés, avec possibilité de concentrer des risques sur la santé, selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

La directive européenne a confirmé la nécessité du recensement des secteurs exposés à des niveaux de bruit critique qui avait été lancé dès 2001 par l'État français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit.

Les résultats présentés ci-après sont issus du croisement entre les cartes de bruit stratégique et des investigations sur le terrain optimisant la connaissance de la sensibilité du bâti.

L'unité de référence choisie est le Point Noir du Bruit (PNB) définie par la circulaire du 25 mai 2004. Il s'agit de bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) pour lesquels les indicateurs de gêne évalués en façade résultant de l'exposition aux infrastructures de transports terrestres dépassent ou risquent de dépasser à terme, une des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006 (valeur limite diurne de 68 dB(A) et/ou la valeur limite nocturne de 62 dB(A)).

Le dénombrement ainsi réalisé a aussi permis de déterminer les bâtiments éventuellement exposés de jour et de nuit, en excluant les bâtiments ne respectant pas la règle du principe d'antériorité précisée ci-après.

Périmètre de champ d'action : (règle du principe d'antériorité) :

Les premières instructions relatives à la prise en compte du bruit extérieur lors de la construction de bâtiments nouveaux sont apparues en 1978.

Dès cette date, le principe d'antériorité a constitué la base de la politique de maîtrise du bruit routier.

Il peut s'exprimer de façon simple : lors de la construction d'une route, il appartient au maître d'ouvrage de la voirie de protéger l'ensemble des bâtiments construits avant que la voie n'existe. Lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité de voies existantes, c'est par contre au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

Les critères d'antériorité à considérer ont été précisés par la circulaire 97-110 du 12 décembre 1997, les instructions du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004.

Le maître d'ouvrage de la route n'est donc tenu de protéger que les seuls bâtiments dont la construction a été autorisée avant la première des mesures suivantes :

1. Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978;
2. Les locaux à usage 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 :
 - a) Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n° 85-453 du 23 avril 1985 ;
 - b) Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a) du 2° de l'article R. 121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les

documents d'urbanisme opposables ;

c) Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;

d) Mise en service de l'infrastructure ;

e) Publication du premier arrêté préfectoral pris en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.

3. Les établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins et de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...) et d'action sociale (crèches, halte garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté les concernant pris en application du deuxième alinéa de l'article R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation.

4.3. Les principaux résultats du diagnostic

4.3.1. Infrastructures routières nationales hors du territoire de Rennes Métropole

4.3.1.1. Relevé des PNB Lden 68 selon les critères d'exposition au bruit (après vérification de l'antériorité)

Axes (hors Rennes Métropole)	A84	N12	N137	N157	N24	Total
Nombre de bâtiments individuels Lden 68	3	44	27	70	63	207
Nombre de bâtiments collectifs Lden 68	0	2	0	0	0	2
Nombre total de bâtiments (PNB) Lden 68	3	46	27	70	63	209
Nombre de logements individuels Lden 68	3	53	27	70	68	221
Nombre de logements collectifs Lden 68	0	5	0	0	0	5
Nombre total de logements Lden 68	3	58	27	70	68	226
Nombre de communes impactées Lden 68	3	4	8	11	4	30

4.3.1.2. Relevé des PNB Ln 62 selon les critères d'exposition au bruit (après vérification de l'antériorité)

Axes (hors Rennes Métropole)	A84	N12	N137	N157	N24	Total
Nombre de bâtiments individuels Ln 62	1	32	13	35	42	123
Nombre de bâtiments collectifs Ln 62	0	0	0	0	0	0
Nombre total de bâtiments (PNB) Ln 62	1	32	13	35	42	123
Nombre de logements individuels Ln 62	1	36	13	35	45	130
Nombre de logements collectifs Ln 62	0	0	0	0	0	0
Nombre total de logements Ln 62	1	36	13	35	45	130
Nombre de communes impactées Ln 62	1	4	6	8	3	22

4.3.1.3. Décompte des PNB Ln 62 de la population (2,3 pers/logt) et des établissements exposés

Axes (hors RM)	Lden > valeur limite 68 dB(A)			Ln > valeur limite 62 dB(A)		
	Population exposée	Bâtiments d'enseignement	Bâtiments de santé	Population exposée	Bâtiments d'enseignement	Bâtiments de santé
A84	6.9			2.3		
N12	133.4			82.8		
N137	62.1			29.9		
N157	161.0			80.5		
N24	156.4			103.5		
Total	519.8			299.0		

On relève qu'aucune ZUS, logements sociaux ou bâtiments dits sensibles ne sont impactés à l'extérieur du territoire de Rennes Métropole

4.3.1.4. Décompte des logements Points Noirs Bruit

Axes (hors RM)	A84	N12	N137	N157	N24	Total
Lden > 68dB(A)	3	58	27	70	68	226
Ln > 62 dB(A)	1	36	13	35	45	130

4.3.1.5. Les situations de multi-exposition route / fer ou route / route :

Aucun bâtiment n'est exposé à plusieurs infrastructures de transport terrestre du réseau routier national.

4.3.2. Infrastructures routières nationales dans le territoire de Rennes Métropole

4.3.2.1. Relevé des PNB Lden 68 selon les critères d'exposition au bruit (après vérification de l'antériorité)

Axes (dans Rennes Métropole)	A84	N12	N24	N136	N137	N157	Total
Nombre de bâtiments individuels Lden 68	0	13	4	13	2	2	34
Nombre de bâtiments collectifs Lden 68	0	0	0	0	0	0	0
Nombre total de bâtiments (PNB) Lden 68	0	13	4	13	2	2	34
Nombre de logements individuels Lden 68	0	13	4	14	2	2	35
Nombre de logements collectifs Lden 68	0	0	0	0	0	0	0
Nombre total de logements Lden 68	0	13	4	14	2	2	35
Nombre de communes impactées Lden 68	0	4	2	1	1	1	9

4.3.2.2. Relevé des PNB Ln 68 selon les critères d'exposition au bruit (après vérification de l'antériorité)

Axes (dans Rennes Métropole)	A84	N12	N24	N136	N137	N157	Total
Nombre de bâtiments individuels Ln 62	0	4	0	5	0	2	11
Nombre de bâtiments collectifs Ln 62	0	0	0	0	0	0	0
Nombre total de bâtiments (PNB) Ln 62	0	4	0	5	0	2	11
Nombre de logements individuels Ln 62	0	4	0	5	0	2	11
Nombre de logements collectifs Ln 62	0	0	0	0	0	0	0
Nombre total de logements Ln 62	0	4	0	5	0	2	11
Nombre de communes impactées Ln 62	0	2	0	1	0	1	4

4.3.2.3. Décompte des populations (2,3 pers/logt) et des établissements exposés

Axes (dans RM)	Lden > valeur limite 68 dB(A)			Ln > valeur limite 62 dB(A)		
	Population exposée	Bâtiments d'enseignement	Bâtiments de santé	Population exposée	Bâtiments d'enseignement	Bâtiments de santé
A84	0			0		
N12	29.9			9.2		
N24	9.2			0		
N136	32.2			11.5		
N137	4.6			0		
N157	4.6			4.6		
Total	80.5			25.3		

On relève qu'aucune ZUS, logements sociaux ou bâtiments dits sensibles ne sont impactés dans le territoire de Rennes Métropole

4.3.2.4. Décompte des logements Points Noirs Bruit

Axes (dans RM)	A84	N12	N24	N136	N137	N157	Total
Lden > 68dB(A)	0	13	4	14	2	2	35
Ln > 62 dB(A)	0	4	0	5	0	2	11

4.3.2.5. Les situations de multi-exposition route / fer ou route / route :

Aucun bâtiment n'est exposé à plusieurs infrastructures de transport terrestre du réseau routier national.

4.4. Les objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'en-

vironnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres. Ces valeurs limites 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

Lden correspond à l'indicateur de gêne le jour

Ln correspond à l'indicateur de gêne la nuit

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

Les textes de transposition français laissent à l'initiative de chaque autorité compétente, État, Conseil général, ou Communauté d'agglomération de fixer des objectifs inférieurs ou égaux aux seuils précisés dans le tableau ci-dessus.

En ce qui concerne l'État, 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 en l'occurrence les valeurs limites. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité définie à l'article 4.2.

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

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

LAeq correspond à la contribution sonore de l'infrastructure considérée.

La définition du LAeq est donnée dans la norme NF S 31-085 (bruit routier) et NF S 31-088 (bruit ferroviaire). Ces niveaux sont évalués à deux mètres en avant de la façade des bâti-

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

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

$D_{nT,A,tr}$ est l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Évaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction ».

4.5. La prise en compte des «zones calmes»

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

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

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

Aux abords du réseau routier national d'Ille et Vilaine (A 84, RN 12, RN 137, RN 157 et RN 24), il est recensé des espaces protégés (Zones Naturelles d'Inventaire Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), Réseau Natura 2000, Réserves Naturelles, Arrêté Préfectoral de Protection Biotope, Sites inscrits ou classés) sous l'influence de ces infrastructures.

ZNIEFF : Zones Naturelles d'Inventaire Écologique Faunistique et Floristique

- A84 : Forêt de Rennes, Forêt de Liffré
- RN137 : Bois de la Griffais

Sites Inscrits :

- A 84 : Lande de la Rencontre

Sites Classés :

- RN 12 : Château de Clayes et les abords
- RN 157 : Château des Rochers, Etangs de Beuvron et les abords

Réseau Natura 2000 (Directive Oiseaux) : pas d'infrastructure nationale concernée

Arrêté Préfectoral de Protection Biotope : pas d'infrastructure nationale concernée

Toutefois ces zones situées en secteur rural, où l'activité humaine (promenade, loisirs, etc...) y est peu ou pas présente, ne constituent pas un enjeu fort en matière de protection de l'exposition au bruit. Il n'est donc pas envisagé d'actions de réduction du bruit en bordure de ces zones inventoriées.

5. 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.

5.1. 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.

5.1.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et 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. 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 qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

Depuis 1998, des travaux ont été réalisés sur les infrastructures nationales en Ille et Vilaine.

Des protections acoustiques (à la source et en protection de façade) ont été mises en

place conformément aux prescriptions citées précédemment. Cela concerne les opérations routières suivantes :

- Rocade Est de Rennes : tronçon de la RN 136 mis en service en 1999 qui a permis le bouclage total du périphérique de Rennes.
- A 84 (Rennes/Caen) : tronçon autoroutier de la « Route des Estuaires » qui a été mis en service début 2003
- RN 136 / RD 137 (Porte de St Malo) : réaménagement de l'échangeur des Trois Épines en 2006

5.1.2. Mesures de réduction de bruit en bordure du réseau national

Plusieurs actions curatives ont pu être menées depuis 1998 le long des réseaux routiers et ferroviaires nationaux sur le département. Sur le secteur cartographié, des actions ont été engagées par l'État.

Il s'agit des opérations suivantes :

- RN 12 (Rennes /St Brieuc) :
 - Pont de Pacé : écran (socle béton + panneau bois) - longueur : 90 m / hauteur : 3,20 m
 - Pont de Pacé : écran (panneau bois exotique) - longueur : 108 m / hauteur : 3,30 m
- RN 136 (rocade de Rennes) :
 - Porte d'Angers (bretelle intérieure) : écran bois (pin traité) - longueur : 280 m / hauteur : 3,00 m
 - Porte de Brest (bretelle intérieure) : écran bois (pin traité) - longueur : 155 m / hauteur : 4,00 m
 - Porte de Villejean (bretelle intérieure) : écran bois (pin traité) - longueur : 489 m / hauteur : 4,00 m.

5.1.3. 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 dû au voisinage d'infrastructures de transports terrestres génératrices de nuisances. 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 (voir chapitre 2.2) sont tenus de mettre 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 véhicules/jour et l'ensemble des voies ferrées écoulant plus de 50 trains/jour, c'est à dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Les voies cartographiées dans la présente étude font l'objet d'un classement sonore par arrêté préfectoral (voir chapitre 2.2).

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le portail de l'État en Bretagne et conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local d'Urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation à reporter ces informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

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

Mise à jour du classement sonore des voies :

Le classement sonore des voies du département d'Ille et Vilaine (cf : Art 2.2 pages 12 et 13) a été établi entre 2000 et 2004. Depuis cette date, les hypothèses ayant servi au classement ont évolué (trafic, vitesses,...), des voies nouvelles ont été ouvertes et des voies ont changé d'appellation. Pour garder toute son efficacité et sa pertinence, le classement sonore, principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures devra être mis à jour.

5.1.4. La protection des riverains installés en bordure des voies bruyantes existantes

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

Réseau routier national : il n'y a pas d'observatoire mis en place actuellement dans le département d'Ille et Vilaine.

Réseau ferroviaire : l'observatoire départemental du bruit pour le réseau ferroviaire a été réalisé par Réseau Ferré de France (RFF). Il donne un inventaire des zones de bruit critique et des points noirs du bruit par commune.

5.2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2011 et 2015 (PPBE)

5.2.1. Mesures de prévention

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 induits par l'article L571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer 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.

5.2.2. Mesures de réduction

Les mesures de réduction du bruit proposées dans le PPBE État d'Ille et Vilaine pour traiter les Points Noirs Bruit (PNB) identifiés sont de 2 types:

- des actions de réduction du bruit à **la source** de type écrans ou merlons acoustiques, avec possibilité d'associer des isolations de façades aux protections à la source si nécessaire (opérations mixtes),
- des actions de réduction du bruit strictement par **isolations de façades**,

Les actions de réduction du bruit à la source sont prévues pour la protection de secteurs agglomérés et/ou proches d'une agglomération présentant un certain nombre de PNB à traiter. Si le respect des niveaux sonores réglementaires par ces seules dispositions s'avère incompatible avec les impératifs techniques connus, économiques ou d'insertion dans l'environnement, les solutions adoptées seront de type mixte, c'est-à-dire associant une protection à la source et un renforcement de l'isolation des façades, voire limitées à une seule isolation de façade.

Pour les autres PNB à traiter, pour lesquels des actions de réduction à la source ne sont pas envisageables ou isolés ou épars, dans des secteurs à dominante rurale en général, le type de mesures proposées consistera à renforcer l'isolation de façade des bâtiments exposés.

5.2.2.1. Actions de réduction à la source à la source envisagées sur le réseau routier national
L'ensemble des protections à la source envisagées sur le réseau national permettra de supprimer 66 logements PNB sur les 261 logements identifiés sur les cartes de bruit (cf : tableau ci-dessous).

La DIR (direction interdépartementale des routes) Ouest assurera la Maîtrise d'Ouvrage pour la réalisation des protections à la source envisagées dans le PPBE.

Opérations de traitement à la source envisagées dans le cadre du PPBE État

Axe	Commune	Lieu-dit	N° de zone	Nbre de logements traités	Nbre de logements inclus dans Ln 62dB(A)	Population exposée (2.3hab/logt)
RN 157 Rennes/Paris	Noyal s/Vilaine	La Justice	DR131 et 133	12	8	27.6
RN 157 Rennes/Paris	Noyal s/Vilaine	Petit Rocher	DR 135	4	2	9.2
RN 157 Rennes/Paris	Noyal s/Vilaine	Avenue du Général de Gaulle	DR 130	14	8	32.2
RN 136 Rocade de Rennes	Rennes	Porte de Lorient	RM 192	5	2	13.8
RN 24 Rennes/Lorient	Bréal sous Montfort	Bel Air	B16, B17	6	4	13.8
RN 24 Rennes/Lorient	Bréal sous Montfort	La Planche aux Bretons	B22, B23	9	7	20.7
RN 24 Rennes/Lorient	Bréal sous Montfort	La Grannelais	B 29	3	0	6.9
RN 24 Rennes/Lorient	Bréal sous Montfort	La Grannelais	B 30	5	3	11.5
RN 24 Rennes/Lorient	St Thurial	L'Oisillière	B 13	4	3	9.2
RN 24 Rennes/Lorient	Tréffendel	La Besnardais	B 4	4	4	9.2
			TOTAL	66 logts	41 logts	154.1 hab

Opérations routières en cours :

1. RN 12 (Rennes/St Briec): Barreau de Pont Lagot :

- Dans le cadre de ces travaux des écrans et merlons seront réalisés. Ce qui permettra notamment de supprimer **1 bâtiment identifié comme PNB** sur la RN12.

2. RN136 (rocade de Rennes) : Échangeur du Bois Harel (Porte de Bréquigny)

- Dans le cadre de cette opération, 5 écrans et merlons acoustiques seront réalisés.

5.2.2.2. Actions de réduction par traitement de façade envisagées sur le réseau national

En incluant les travaux en cours sur la RN 12 «Barreau de Pont Lagot». Il restera donc **194 logements PNB** à traiter par isolation de façade dont 100 logements affectés par un dépassement du niveau de bruit nocturne ($L_n > 62$ dB(A)).

Cela concerne majoritairement des habitations individuelles relativement espacées les unes des autres, pour l'essentiel en secteur rural.

Pour traiter ces PNB, des études complémentaires seront nécessaires préalablement à la réalisation de travaux.

1. confirmation de l'éligibilité du bâtiment au regard du principe d'antériorité (date de construction du bâtiment),
2. un diagnostic de l'isolation des façades impactées par le bruit,
3. un descriptif et une estimation détaillée des travaux à réaliser,
4. la consultation des entreprises et la réalisation des travaux,
5. le contrôle de conformité des travaux ainsi réalisés portant sur la réduction acoustique.

Sur la base des cartes de bruit, le programme sera hiérarchisé en 2 priorités :

- **priorité n°1** : les logements affectés par un dépassement de niveau de bruit nocturne ($L_n > 62$ dB(A))
- **priorité n°2** : les logements affectés par un dépassement de niveau de bruit diurne ($L_{den} > 68$ dB(A))

Pour affiner la hiérarchisation de ces 2 priorités, il sera également tenu-compte du niveau d'isolement acoustique existant du logement.

La DDTM assurera le pilotage des étapes 1,2,3 et 5 (décrites précédemment) des opérations de résorption des points noirs bruits isolés.

La maîtrise d'ouvrage des travaux d'isolation (étape 4) sera assurée par les propriétaires.

En conséquence la réalisation de ces opérations de traitement de façade exige une contractualisation préalable entre les propriétaires et l'État.

Pour cette raison la DDTM mettra en place un plan d'information et d'échanges (courriers, réunions d'information ou entretiens particuliers) de nature à permettre aux 2 partis de peaufiner les modalités de réalisation des études et travaux pour le traitement des façades préalablement à la contractualisation avec les propriétaires des 194 logements identifiés à partir des cartes de bruit.

La convention devrait a priori préciser :

1. les conditions d'accès à la propriété par l'État-DDTM et les bureaux d'études pour vérifier le niveau d'isolement acoustique existant du logement.
2. les engagements contractuels entre l'État et le propriétaire quand aux conditions de réalisation de la résorption des PNB,
3. l'engagement du propriétaire à effectuer les travaux de protections acoustiques sur la base d'un descriptif détaillé des travaux qui sera établi par le bureau d'études,
4. le dispositif d'aides de l'État pour le financement de ces travaux d'isolation acoustique.

La DDTM contractera un marché d'étude préalable et de maîtrise d'œuvre partielle avec un bureau d'études pour effectuer (chez les propriétaires ayant signés une convention) les prestations suivantes :

- confirmation de l'éligibilité du bâtiment au regard du principe d'antériorité (date de construction du bâtiment)
- réalisation d'un dossier de définition des isolations de façades comprenant un diagnostic du bâti et une évaluation précise des travaux à effectuer pour chaque logement impacté
- fourniture d'une étude comprenant un descriptif détaillé qui sera remis à chaque propriétaire ayant passé une convention avec la DDTM afin qu'il consulte et retienne une entreprise pour effectuer les travaux d'isolation acoustique
- préparation d'un avenant à la convention entre la DDTM et les propriétaires acceptant de réaliser des travaux conformément à l'étude détaillée réalisée par le bureau d'études. Cet avenant à la convention précisera le montant des subventions accordées par l'État (80 à 100% des travaux suivant conditions de ressources)
- vérification de la conformité des travaux effectués par chaque propriétaire avec mesures acoustiques permettant de contrôler que les objectifs de réduction du bruit sont atteints.

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

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

Il est par contre possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan. Cette efficacité s'apprécie en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations.

6.1. L'impact des actions de protection à la source

Les indicateurs retenus pour les actions de protection à la source se basent sur :

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

Les protections à la source sont identifiées, par axe routier, comme suit :

RN 24 (Rennes – Lorient)	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden 68 (2,3 pers/logt)	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Ln 62 (2,3 pers/logt)	Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden 68	Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Ln 62
<u>Protection à la source</u> (hors Rennes Métropole): Écrans et/ou merlons de terre	31 x 2,3 = 71,3	21 x 2,3 = 48,3	0	0

RN 136 (Rocade de Rennes)	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden 68 (2,3 pers/logt)	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Ln 62 (2,3 pers/logt)	Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden 68	Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Ln 62
<u>Protection à la source</u> (dans Rennes Métropole): Écrans et/ou merlons de terre	5 x 2,3 = 13,8	2 x 2,3 = 4,6	0	0

RN 157 (Rennes - Paris)	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden 68 (2,3 pers/logt)	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Ln 62 (2,3 pers/logt)	Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden 68	Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Ln 62
<u>Protection à la source</u> (hors Rennes Métropole): Écrans et/ou merlons de terre	30 x 2,3 = 69	18 x 2,3 = 41,4	0	0

RN 12 (Rennes -St Brieu)	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden 68 (2,3 pers/logt)	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Ln 62 (2,3 pers/logt)	Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden 68	Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Ln 62
<u>Protection à la source</u> (dans Rennes Métropole): Écrans et/ou merlons de terre	1 x 2,3 = 2,3	0	0	0

6.2. L'impact des actions de protection par isolation de façades

L'indicateur retenu pour les actions de protection par isolation des façades se base sur le nombre de personnes bénéficiant d'un renforcement d'isolation acoustique de leurs habitations.

Les protections par isolation de façades sont identifiées, par axe routier, comme suit :

A84 (Rennes – Caen)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Lden 68 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Ln 62 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)
<u>Traitement du bâti (hors Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	$3 \times 2,3 = 6,9$	$1 \times 2,3 = 2,3$
<u>Traitement du bâti (dans Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	0	0

RN 12 (Rennes – St Briec)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Lden 68 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Ln 62 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)
<u>Traitement du bâti (hors Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	$58 \times 2,3 = 133,4$	$36 \times 2,3 = 82,8$
<u>Traitement du bâti (dans Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	$(13 - 1) \times 2,3 = 27,6$	$4 \times 2,3 = 9,2$

RN 24 (Rennes - Lorient)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Lden 68 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Ln 62 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)
<u>Traitement du bâti (hors Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	$(68 - 31) \times 2,3 = 85,1$	$(45 - 21) \times 2,3 = 55,2$
<u>Traitement du bâti (dans Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	$4 \times 2,3 = 9,2$	0

RN 136 (rocade de Rennes)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Lden 68 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Ln 62 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)
<u>Traitement du bâti (dans Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	$(14 - 5) \times 2,3 = 20,7$	$(5 - 2) \times 2,3 = 6,9$

RN 137 (Rennes - Nantes)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Lden 68 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Ln 62 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)
<u>Traitement du bâti (hors Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	27 x 2,3 = 62,1	13 x 2,3 = 29,9
<u>Traitement du bâti (dans Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	2 x 2,3 = 4,6	0

RN 157 (Rennes - Paris)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Lden 68 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Ln 62 et pouvant bénéficier d'une isolation acoustique de leur habitation (2,3 pers/logt)
<u>Traitement du bâti (hors Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	(70 - 30) x 2,3 = 92	(35 - 18) x 2,3 = 39,1
<u>Traitement du bâti (dans Rennes Métropole) :</u> Isolations de façades	2 x 2,3 = 4,6	2 x 2,3 = 4,6

7. Le financement des mesures programmées ou envisagées

7.1. Pour la réalisation des protections à la source,

Les études et les travaux de type écrans ou merlons acoustiques ou opérations mixtes (protections à la source complétées par des isolations de façade si nécessaire) le long des infrastructures routières nationales concernées sont financés par l'État (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) sur le programme 203 « infrastructures et services de transport » dans le cadre du Programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI) 2009-2014 de la région Bretagne. Ces opérations de protection à la source et les opérations mixtes seront réalisées sous le pilotage de la Direction Interdépartementale des Routes – Ouest (DIRO).

7.2. Pour le renforcement des isolations acoustiques des façades,

Les interventions sur les façades des bâtiments soumis aux nuisances sonores seront réalisées sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés et subventionnés à hauteur de 80 à 100% (en fonction des conditions de ressources) conformément aux articles D571-53 à D571-57 du code de l'environnement (relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux), par l'État (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement - Direction Générale de la Prévention des Risques) sur le programme 181 « prévention des risques » et effectuées sous le pilotage et le contrôle de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer d'Ille et Vilaine.

8. L'organisation pour la consultation du public

L'article L 572-8 du Code de l'environnement précise que le projet de PPBE fera l'objet d'une consultation du public et l'article R 572-9 en précise les modalités d'organisation :

- durée de consultation de deux mois ;
- avis mentionnant les lieux, jours et heures de consultation possibles à paraître dans un journal local au moins quinze jours avant le début de mise à disposition (cf. page 35 : avis de consultation publique).

Durant cette période, les intéressés pourront prendre connaissance du projet de PPBE à la DDTM d'Ille et Vilaine. Ils pourront également consigner leurs observations sur un registre ouvert à cet effet ou les adresser écrit à la :

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service énergie climat et aire métropolitaine
Pôle Environnement, Risques, Appui territorial
12, rue Maurice Fabre - CS 23167
35031 RENNES Cedex

(-> Le projet de PPBE était consultable sur le site internet des services départementaux de l'État avec recueil possible des observations par voie électronique)

AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC

PROJET DE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (P.P.B.E.) DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRES RELEVANT DE LA COMPÉTENCE DE L'ÉTAT PRÉFECTURE D'ILLE-ET-VILAINE

La directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, transposée en droit français par les articles L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement, le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et les deux arrêtés des 3 et 4 avril 2006, spécifient pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transports les conditions de réalisation des cartes de bruit stratégiques et l'adoption du PPBE.

La réalisation des cartes de bruit et des PPBE s'impose pour :

- les axes routiers (RN, RD, VC) dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an
- les agglomérations avec une population de plus de 250 000 habitants
- les axes ferroviaires comptant plus de 60 000 trains/an

En Ille-et-Vilaine, des cartes de bruit ont été réalisées par l'État pour les réseaux routiers nationaux suivants :

l'A84, la RN12, la RN24, la RN137 et la RN157 : de Rennes à la limite du département
la RN136 : Rocade de Rennes

A partir de ce recensement un projet de PPBE, élaboré par l'État, propose un plan d'actions avec des mesures pour résorber les Points Noirs Bruit par des traitements à la source ou par isolation des façades exposées au bruit.

Conformément à l'article 6 du décret 2006-361, le projet de PPBE de l'État sera soumis à la consultation du public du 7 octobre au 7 décembre 2011 du lundi au vendredi de 8h45 à 12h30 et de 13h45 à 17h00 (vendredi 16h00) au siège de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer - 12, rue Maurice Fabre –Atalante Champeaux – CS 23167 – 35031 RENNES Cedex, ainsi que sur le site internet des services de l'État :

www.bretagne.pref.gouv.fr

Pour rencontrer une personne en charge du dossier à la DDTM, contacter le 02 90 02 32 39 pour prendre un rendez-vous le mardi ou le mercredi de 14h00 à 16h00.

Durant cette même période, le Conseil Général et Rennes Métropole soumettront également leur propre projet de PPBE à la consultation du public.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfet d'Ille-et-Vilaine

Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Bretagne
Direction Interdépartementale des Routes Ouest
Direction Départementale des Territoires et de la Mer

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

et

Modifications apportées au projet de PPBE de l'État

A - Analyse et suites proposées aux observations des particuliers ou d'associations de riverains

A1 - Observations n°2, 6, 7, 9, 11, 13, 14, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 32, 33, 34, 35, 37 et 39

Pour ces observations, les habitations concernées, situées hors des isophones limites (Lden 68 dBA et Ln 62 dBA précisés dans l'arrêté du 4 avril 2006) ne constituent pas de PNB; elles ne peuvent donc bénéficier de protection contre le bruit dans le cadre du plan d'action du PBE.

A2 - Observations n°8, 25, 27 et 29

Ces remarques portent sur le nombre de logement des habitations situées par la cartographie du bruit à l'intérieur des isophones de bruit précisés par l'arrêté du 4 avril 2006. Ces logements sont donc soumis à un niveau de bruit dépassant les valeurs limites Lden 68dB(A) et/ou Ln 62dB(A).

Après vérification de l'antériorité de ces bâtiments, il est proposé d'inclure 4 logements supplémentaires dans la liste des Points Noir Bruit (P.N.B) du PPBE qui pourront ainsi bénéficier de protections acoustiques de type isolation de façade.

A3 - Observations n°1, 10 et 29

Ces remarques portent sur des bâtiments recensés Pont Noir Bruit (PNB).

Après analyse de ces 3 observations, il est proposé de modifier le nombre de logements PNB Lden 68 dB(A) comme suit :

- observation n° 1 (zone DR117) : 1 logement PNB est indiqué par erreur sur la cartographie mais sans conséquence sur le décompte du nombre de PNB
- observation n°10 (zone RM191) : ajouter 2 logements PNB (bâtiment comprenant 3 logements)
- observation n°29 (zone DR127) : ajouter 1 logement PNB (bâtiment comprenant 2 maisons accolées)

Ces logements bénéficieront dans le cadre du PPBE de protection contre le bruit : pour les PNB ajoutés relatifs à l'observation n°10, il s'agit de protection de type isolation de façade, et pour les PNB ajoutés au niveau de la zone de bruit DR127, il peut être précisé que pour le traitement des PNB recensés de cette zone, il est proposé l'étude de l'opportunité de réaliser une protection à la source.

A4 - Observations n°5, 12, 18, 25, 30 et 31

Ces remarques portent sur des habitations recensées PNB. Cependant les riverains ou les associations de riverains souhaitent une protection à la source (type merlon ou écran anti-bruit) au lieu d'un renforcement de la protection acoustique des façades.

- Observation n°5 : Dans le cadre du recensement des PNB, cette habitation constitue la seule habitation de la zone bruyante B62; cette habitation bénéficie dans le cadre du PPBE d'une protection contre le bruit de type isolation de façade; pas de protection à la source envisagée en raison du caractère isolé de ce PNB.
- Observation n°12 (de l'association APAS - Bréal-sous-Montfort) : Pour les zones bruyantes B27 et B28 situées au niveau du secteur des « Quatre Routes » à Bréal-sous-Montfort, il a bien été recensé un PNB par zone. Pour ces 2 PNB, la protection contre le bruit proposée dans le PPBE consiste à renforcer l'isolation acoustique de ces habitations par isolation de façade, mais il n'y a pas de construction d'écran anti-bruit envisagé en raison du caractère isolé de ces PNB .
- Observation n°18 (de l'association Halte au bruit - Treffendel) : Pour les habitations des villages des Mesliers, des Alliers, et des Champs classées PNB et incluses respectivement à l'intérieur des zones bruyantes B7 , B6 et B3, le PPBE prévoit une protection contre le bruit de type isolation de façade. Pas de protection de type écran anti-bruit envisagé en raison du faible nombre de PNB recensés et de leur caractère isolé et épars.
- Pour ce qui est du village de la Roussinais, situé hors des isophones limites, les habitations ne sont pas éligibles au titre du plan d'action du PPBE, et ne peuvent donc pas bénéficier de protection contre le bruit.
- Observation n°25 : Dans le cadre des compléments réalisés par la DDTM 35 sur le recensement des PNB, après vérification de l'antériorité de ces bâtiments, il est proposé d'inclure l'habitation, objet de cette observation, dans la liste des Points Noir Bruit (P.N.B) du PPBE; en raison du caractère isolé de cette habitation, une protection de type isolation de façade,et non une protection à la source, est envisagée comme protection contre le bruit .
- Observations n°30 et 31 : (secteur des Basses-Forges - Noyal-sur-Vilaine) : Les deux habitations relatives à ces observations, sont incluses dans la zone de bruit DR127, au niveau du lieu-dit «Les Basses Forges ».

S'agissant de cette zone de bruit, après un examen plus détaillé de ce site par les services de l'État et au vu des observations recueillies durant la phase de consultation du PPBE, il semble pertinent de proposer dans le bilan de la consultation l'étude de l'opportunité de réaliser une protection à la source en vue de traiter les Points Noirs du Bruit recensés.

Cette remarque concerne une habitation très proche de la RN12 dont la façade principale (coté sud) est très fortement impactée par le bruit. Le particulier souhaite qu'une négociation soit entreprise avec l'État pour détruire son habitation identifiée PNB afin de lui permettre de se reloger au centre bourg de la commune de Pleumeleuc.

Pour cette habitation isolée, incluse dans la zone de bruit B63, la protection contre le bruit proposée dans le PPBE consiste à renforcer l'isolation acoustique de cette habitation par isolation de façade. Il n'y a pas de protection à la source envisagée en raison du caractère isolé de cette habitation.

A6 - Observations n°15, 17, 24 et 40

Les remarques faites sont en accord avec le plan d'action du PPBE. A noter que l'auteur de l'observation n°17 ne souhaite pas la réalisation d'un écran qui masquerait son activité commerciale, ce qui est conforme au projet de PPBE, vu qu'il n'y pas de protection à la source envisagée au niveau des bâtiments en question.

A7 - Observations n°10 et 23 : remarques sortant du champ d'application du PPBE

- Observation n°10: une personne se plaint des nuisances sonores produites par un concasseur installé dans une carrière venant s'ajouter aux bruits générés par le trafic de la RN24. Elle signale également l'augmentation importante du trafic Poids Lourds et souhaite un délestage. Au regard du bruit, cette installation de concassage est soumise à la réglementation des établissements classés ou à défaut de la réglementation sur les bruits de voisinage. Concernant le délestage des Poids Lourds, il peut être précisé que la RN24, entre Rennes et la Bretagne Sud, est un axe structurant du réseau routier national en Bretagne, assurant des liaisons de transit et de desserte locale, qui implique de ce fait un trafic PL relativement conséquent ; un hypothétique délestage des PL de la RN24, comme cela peut être suggéré dans cette observation, est inconcevable au vu des fonctions et des niveaux de trafic assurés par cet axe routier, et poserait bien évidemment la question du report de ce trafic vers d'autres routes, qui resteraient à déterminer.
- Observation n°23 (Association de Défense du Cadre de Vie des hameaux sud de Cesson-Sévigné (ADCV)) : Le président de l'association souhaiterait que les déblais excédentaires de la future LGV puissent servir à la création d'un merlon sur un délaissé de la RN 136.

Le hameau de La Forge visé par cette observation est situé hors des isophones limites et ses habitations, non éligibles au titre du plan d'action du PPBE, ne peuvent donc pas bénéficier de protections contre le bruit.

Pour ce qui est du redéploiement d'éventuels matériaux excédentaires issus du chantier de la ligne LGV, cette demande dépasse le cadre du PPBE. Pour autant si le groupe Eiffage envisageait de donner une suite favorable à cette demande, dont la réalisation n'est en rien obligatoire au vu de la réglementation en vigueur, il faudrait au préalable soumettre ce projet de merlon au service exploitation de la Direction Inter-Départementale des Routes Ouest afin de recueillir son avis, notamment vis à vis des dispositions d'implantation et de construction à prévoir pour un tel aménagement. Par ailleurs, il convient également de se poser la question de la disponibilité des emprises foncières, et de l'entretien futur de ces protections.

B - Analyse et suites proposées aux observations des collectivités locales

B1 - Observation n°3 (émanant de la commune de Pacé)

Par délibération datant du 14 novembre 2011, la commune de Pacé, a fait part de ces observations sur le projet de PPBE, dont les éléments figurent ci-dessous.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil municipal du 14 novembre 2011 qui a émis un avis défavorable au Plan de Prévention dans l'Environnement qui lui a été présenté.

En effet, considérant :

- que le trafic automobile et poids lourds circulant sur la RN 12 est de l'ordre de 50 000 véhicules par jour au niveau du Pont de Pacé ;
- que l'inventaire des zones affectées par les nuisances sonores de la RN12, largement établi à l'aide de méthodes de modélisation, ne rend pas parfaitement compte des nuisances subies par les riverains en particulier en direction des populations habitant dans le secteur du Pont de Pacé, secteur insuffisamment protégé par des écrans acoustiques ;
- que les cartes de dépassement des valeurs limites du bruit sont établies sur la base des niveaux d'exposition Lden 71 et Ln 65, supérieurs aux seuils Lden 68 et Ln 62 correspondant aux références points noirs bruits ;

Le conseil municipal a émis un avis défavorable au PPBE et a demandé :

- que l'ensemble des secteurs exposés au bruit de la RN 12 bénéficie de protections correctives :
 - . prolongation de l'écran anti-bruit (réduction à la source) au niveau du franchissement de la Flume par la RN12 ;
 - . traitement de l'échangeur du Pont de Pacé et de l'amorce de la côte de Saint-Gilles, par des merlons anti-bruit, de façon à réduire l'exposition au bruit des habitants des secteurs situés rue de la Pie Neuve, rue du Petit Canais, rue du Dr Léon, rue de Slimnic.
- que ces dispositions figurent au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

A l'examen des observations il est précisé que :

Concernant la cartographie du bruit :

- sur le territoire de la communauté d'agglomération de Rennes, les cartes de bruit ont été réalisées par Rennes Métropole suivant la méthode dite « détaillée » reconnue par l'État. A l'examen des cartes de bruit aucun logement n'est soumis à un niveau de bruit dépassant les valeurs limites (Lden 68 et Ln 62) précisés par l'arrêté du 4 avril 2006.
- les indicateurs des niveaux de bruit Lden 71 et Ln 65 figurant en légende sur les extraits de carte (en annexe du PPBE) intègrent la réflexion sonore des façades correspondant à une valeur de 3 dB(A) supplémentaire¹ et sont donc identiques aux valeurs limites réglementaires

Concernant les protections contre le bruit :

- Le PPBE de l'État n'a pour objet que le traitement des bâtiments recensés comme Point Noir du Bruit ; pour ces derniers, selon les cas de figure, il est proposé soit une protection à la source (merlon ou écran anti-bruit), soit un renforcement de l'isolation acoustique des façades impactées subventionné à hauteur de 80% par l'État.

Pour la demande du prolongement de l'écran anti-bruit au niveau du franchissement

de la Flume, il convient de souligner que cette protection à la source est demandée au niveau d'un secteur situé le long de la RN12 ne présentant de PNB. A ce titre cette demande d'écran anti-bruit n'a pas vocation à être retenue dans le plan d'action du PPBE. Dans un courrier datant du 6 octobre 2010, la DREAL Bretagne avait déjà précisé que l'État ne prendrait pas en charge une telle protection, y compris sous la forme d'une aide financière.

- Pour le secteur compris entre l'échangeur du Pont de Pacé et l'amorce de la cote de Saint-Gilles, il n'a pas été recensé de PNB ; la demande de réalisation de merlons anti-bruit dans le cadre du PPBE n'est pas recevable.

B2 - Observation n°29 (émanant de la commune de Noyal-sur-Vilaine)

La commune de Noyal sur Vilaine, par courrier en date du 5 décembre 2011, a fait part de ses remarques sur le projet de PPBE Etat, remarques qui portent à fois sur la cartographie du bruit réalisée et sur les protections contre le bruit envisagées au niveau de la commune. Ces observations abordent notamment les points suivants :

- principes d'élaboration de la cartographie de bruit
- principe d'antériorité retenu pour la détermination des PNB
- protections contre le bruit et traitement du secteur des Basses Forges

A l'examen des observations il est précisé que :

- Concernant la cartographie du bruit :

Pour ce qui est de la cartographie du bruit réalisée, il est à préciser que le trafic 2010 a peu évolué depuis 2006 (+ 3,34%) et le trafic PL est resté quasi constant. Cette faible évolution du trafic n'entraîne donc pas la remise en cause de la cartographie du bruit réalisé par le CETE de l'Ouest.

La méthodologie employée prenait en compte des données de terrain et de configuration du site, les trafics et les vitesses des véhicules, le relevé des profils types des voies, ainsi que les protections à la source existantes.

Concernant la maison située au Clos des Daumiers, le bâtiment (construit en 1975) est effectivement à l'intérieur de l'isophone Lden68 et sera donc identifié Point Noir Bruit et ajouté à la liste des bâtiments éligibles à une protection acoustique. Par contre, la propriété située au n°2, avenue du Général de Gaulle ne sera pas recensée PNB car elle n'est pas recensée par la cartographie à l'intérieur des isophones de dépassement des limites de niveau de bruit.

Concernant la mise à 2x3 voies, les cartes de bruit doivent être mis à jour tous les cinq ans, leur évolution tiendra compte de l'éventuel changement de capacité de la voie. En outre, son éventuelle réalisation à terme serait alors nécessairement accompagnée de la mise en place de protections requises par la réglementation.

- Concernant le principe d'antériorité :

Pour ce qui est des conditions fixant le critère d'antériorité des bâtiments recensés comme PNB, la circulaire du ministère de l'Écologie du 25 mai 2004 précise qu'il s'agit des bâtiments sensibles dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 (cf : arrêté du 6 octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâ-

timents d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur) ou à la date d'autorisation administrative de la voie concernée.

Concernant les protections contre le bruit et traitement du secteur des Basses Forges :

Pour ce qui est des protections contre le bruit envisagées dans le PPBE de l'État, il peut être rappelé que celui-ci n'a pour objet que le traitement des bâtiments recensés comme Point Noir du Bruit; pour ces derniers, selon les cas de figure, il est proposé soit une protection à la source (merlon ou écran anti-bruit), soit un renforcement de l'isolation acoustique des façades impactées subventionné à hauteur de 80% par l'État.

S'agissant du secteur des « Basses Forges », après un examen plus détaillé de ce site par les services de l'État et au vu des observations recueillies durant la phase de consultation du PPBE, il semble pertinent de proposer dans le bilan de la consultation du PPBE, l'étude de l'opportunité de réaliser une protection à la source en vue de traiter les Points Noirs du Bruit recensés.

Concernant la réalisation de revêtements phoniques, il convient de préciser que certains revêtements de chaussées sont moins bruyants que d'autres, notamment ceux ayant une teneur en vide plus importante. Cependant, leur efficacité acoustique diminue rapidement dans le temps du fait de la diminution des vides par les poussières. Pour assurer une pérennité des caractéristiques phoniques, il serait nécessaire de garantir un taux de renouvellement élevé de ces revêtements, ce qui n'est pas envisageable dans le cadre budgétaire actuel.

Analyse et suites proposées aux observations de Rennes Métropole

B3 – Observations de Rennes Métropole

Par délibération du 26 janvier dernier, le conseil de Rennes Métropole a formulé un avis sur le PPBE de l'État dont les éléments figurent ci-dessous.

« Rennes Métropole :

- prend acte d'une politique de résorption des situations les plus aigües (PNB) et demande des précisions sur le calendrier de mise en œuvre des traitements envisagés;
- regrette que des mesures de protection plus importantes ne soient pas prévues en particulier au niveau des rocade (rocade Sud), conformément aux intentions exprimées dans le Plan départemental de modernisation des itinéraires¹, et de la RN 12 (Pont de Pacé) ;
- appelle à la vigilance de l'Etat sur les niveaux de bruit mesurés sur son réseau et sur l'efficacité des protections acoustiques existantes au regard des augmentations de trafics ;
- demande à l'Etat de prévoir également des mesures à la source, comme la poursuite de l'abaissement des vitesses sur les rocade et la réalisation d'enrobés acoustiques lors des travaux neufs ou de renouvellement des voies ;
- demande à l'Etat de préciser dans quel délai et selon quelles modalités il compte mettre en œuvre la révision du classement sonore des voies relevant de la responsabilité du préfet, et en particulier le réexamen du classement de la voie ferrée dans la traversée de Rennes dans le cadre de la ZAC EuroRennes. »

A l'examen des observations il est précisé que:

Pour ce qui est des mesures de protection le long des rocade, le recensement des PNB établi dans le cadre de la démarche a permis d'identifier une zone bruyante (zone n° RM192) au niveau de la porte de Lorient pour laquelle la mise en place d'une protection à la source a été jugée pertinente dans le cadre du PPBE au vu du nombre de PNB à protéger. En dehors de cette zone bruyante, les autres PNB identifiés au niveau de la rocade de Rennes sont isolés et épars. Il n'y a pas de ce fait d'autre protection à la source envisagée, mais plutôt des protections de type isolation de façade.

Aussi , s'agissant des protections acoustiques aux abords des rocade, , il peut être précisé que lors du dernier comité de suivi du PDMI, la DREAL a effectivement indiqué que les besoins de protections désormais avérés au travers des démarches PPBE pouvaient ne pas correspondre aux diverses lignes de financement qui avaient été envisagées dans le PDMI, et que les moyens de l'État seront mobilisés sur les seules actions identifiées dans les PPBE.

Pour ce qui est de l'observation concernant le secteur du Pont de Pacé en bordure de la RN 12, il convient de se référer à la réponse apportée à l'observation n°3 émanant de la commune de Pacé, et qui aborde ce point spécifique.

Sur la question de la limitation des vitesses, le Ministère de l'Intérieur demande à ce que la limitation de vitesse, pour être compréhensible, corresponde au maximum au code de la route. La limitation de vitesse doit donc être adaptée aux caractéristiques des voies, ce qui est le cas actuellement sur la rocade de Rennes. Il n'est donc pas envisagé de la réduire. Concernant, les revêtements de chaussées moins bruyants que d'autres, notamment ceux ayant une teneur en vide plus importante, perdent leur efficacité acoustique rapidement dans le temps du fait de la diminution des vides par les poussières. Pour assurer une pérennité des caractéristiques phoniques, il serait nécessaire de garantir un taux de renouvellement élevé de ces revêtements, ce qui n'est pas envisageable dans le cadre budgétaire actuel.

En ce qui concerne la révision du classement sonore des voies (routières et ferrées), y compris dans la traversée des agglomérations, la perspective est d'élaborer le nouveau classement sonore en 2013.

Enfin, pour ce qui est du calendrier de mise en œuvre des actions de l'État envisagées dans le plan d'action du PPBE, ces dernières sont prévues d'être réalisées d'ici 2015. Pour les protections contre le bruit de type isolation de façade, elles pourront débuter dès 2012, après la phase de diagnostic.

C Conclusion

Le projet de PPBE de l'État en Ille et Vilaine, mis à disposition du public du 7 octobre 2011 au 7 décembre 2011, a fait l'objet de 40 observations émanant de particuliers, d'associations ou de collectivités locales.

Ces observations peuvent être classées selon plusieurs types de demandes :

- demandes de protections acoustiques pour des habitations situées en dehors des isophones limites (cf : A1)
- remise en cause de l'antériorité retenue pour certains logements (cf : A2 et B2)
- modification du nombre de logements PNB (cf : A3)
- demande de protections à la source au lieu de protections de type isolation de façades (cf : A4)
- demandes de réduction de la vitesse, de revêtements phoniques (cf : B2 et B3)
- remise en cause de la cartographie du bruit (cf : B1 et B2)
- demandes sortant du cadre PPBE (cf : A7)

Toutes les observations recueillies durant la mise à disposition ont été analysées. La grande majorité des observations n'entraîne pas de modification du projet de PPBE. Seules **7 observations** ont été retenues puisqu'elles s'inscrivent parfaitement dans la démarche engagée.

Ainsi, le plan d'action du PPBE sera modifié comme suit :

Décompte des logements Points Noirs Bruit (hors Rennes Métropole) modifié par ajout ou retrait de PNB

Axes (hors RM)	A84	N12	N137	N157	N24	Total
Lden > 68dB(A)	3	58 + 1 = 59	27 + 2 = 29	70	68	226 + 3 = 229
Ln > 62 dB(A)	1	36	13	35	45	130

Décompte des logements Points Noirs Bruit (dans Rennes Métropole) modifié par ajout ou retrait de PNB

Axes (dans RM)	A84	N12	N24	N136	N137	N157	Total
Lden > 68dB(A)	0	13 - 1* = 12	4 + 2 = 6	14 - 2 = 12	2	2	35 + 2 - 3 = 34
Ln > 62 dB(A)	0	4	0	5	0	2	11

* 1 PNB supprimé dans le cadre du barreau de Pont Lagot

Au final le nombre de logements PNB sera de $229 + 34 = 263$ dont 66 seront traités à la source

Pour la zone de bruit DR127 de la RN 157 (secteur des Basses Forges à Noyal-sur-Vilaine), il est proposé de réaliser en 2012 l'étude de l'opportunité d'une protection à la source en

vue de traiter les 4 logements Points Noirs du Bruit recensés. Dans le cas où les conclusions de l'étude de modélisation seraient favorables, cela porterait le nombre de PNB traités à la source à 70.

Par ailleurs, la perspective est de réviser les cartes de classement sonore en 2013

A **Annexe subvention de l'État**

Subvention aux travaux d'isolation acoustique et thermique

Précisions sur les personnes qui peuvent prétendre à des subventions pour la réhabilitation acoustique de leur logement.

Critère d'antériorité :

(art. 3 de l'arrêté du 3 mai 2002)

Les locaux d'habitation qui répondent aux critères d'antériorité sont les suivants :

- les locaux dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978
- les locaux dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à la plus ancienne de toutes ces interventions (art 9 du décret 95 – 22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres :
- publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
- Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération , arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables
- Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;
- Mise en service de l'infrastructure
- publication des arrêtés préfectoraux portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit situés à son voisinage.

Exemple :

- Infrastructure dont la publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête d'utilité publique date du 3 janvier 1992
- arrêté de classement sonore date de 2000
- Mise en service de l'infrastructure en 2010

Tous les locaux d'habitation construits avant le 3 janvier 1992 peuvent prétendre à des sub-

ventions dès lors qu'il y a un dépassement des valeurs limites. Par contre les locaux postérieurs à cette date n'ont pas le droit à une aide de l'État.

Taux d'aide pour les locaux d'habitation :

(art. 4 du décret du 3 mai 2002)

Tous les habitants dont les locaux d'habitation répondent aux critères acoustiques et d'antériorité peuvent prétendre à un montant aide maximal de 80 % du montant total des travaux (Tout en respectant les plafonds fixés à l'article 5 de l'arrêté du 3 mai 2002).

Toutefois, ce taux global d'aide est porté à :

- **90 %** quand les bénéficiaires sont des personnes dont le revenu fiscal de référence (Définition au IV de l'article 1417 du code général des impôts) de l'année précédant celle de la date de dépôt de leur demande n'excède pas les limites de 9 876 euros, pour la première part de quotient familial, majorée de 2 637 euros pour chaque demi-part supplémentaire. (I de l'article 1417 du code général des impôts)
- **100 %** pour :
 - Les bénéficiaires de l'aide sociales à la famille (titre III du code de la famille et de l'aide social)- les bénéficiaire de l'allocation de solidarité aux personnes âgées ou du minimum vieillesse (art. L815 – 2 du code de la sécurité sociale)
 - les titulaires d'un avantage viager servi au titre de l'assurance invalidité ou de vieillesse par un régime de sécurité sociale résultant de dispositions législatives ou réglementaires, si cette personne est atteinte d'une invalidité générale réduisant sa capacité de travail ou de gain dans des proportions déterminées ou si elle a obtenu cet avantage en raison d'une invalidité générale au moins égale. (art. L815 – 3 du code de la sécurité sociale)

Glossaire

Classement sonore des infrastructures de transport terrestre : 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 infrastructure classée (de 300m pour la catégorie 1 à 10m pour la catégorie 5).

Les infrastructures concernées sont entre autres:

- les routes et rues écoulant plus de 5 000 véhicules par jour,
- les voies de chemin de fer interurbaines de plus de 50 trains par jour,
- les voies de chemin de fer urbaines de plus de 100 trains par jour.

Observatoire du bruit des transports terrestres : il permet, à partir du classement sonore, d'identifier l'ensemble des zones fortement exposées aux nuisances sonores générées par les transports terrestres (route et rail) dans un département. Dans un deuxième temps, son objectif est de rechercher les Points Noirs du Bruit (PNB) pour ensuite conduire les actions nécessaires à la résorption du bruit (inventaire et hiérarchisation des points noirs du bruit devant faire l'objet d'opérations d'isolation phonique).

Zone de Bruit Critique (ZBC) : 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) dépassent ou risquent de dépasser à terme, la valeur limite diurne de 68 dB(A) et/ou la valeur limite nocturne de 62 dB(A) (valeurs fixées par l'arrêté du 4 avril 2006).

Point noir du bruit (PNB) : c'est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure routière ou ferroviaire nationale, et qui répond en outre à des critères d'antériorité par rapport à cette infrastructure.

Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) : il a pour but de prévenir les effets du bruit, de réduire, si besoin, les niveaux de bruit, ainsi que de protéger les zones de calme. Les infrastructures concernées sont :

- les voies routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an (16 400 véhicules/j),
- les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de train par an (164 trains/j),
- les agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants.

Lden (level day evening night) : dose moyenne de bruit le jour

Ln (level night) : dose moyenne de bruit la nuit

LAeq : contribution sonore de l'infrastructure considérée

DnT,A,tr : isolement acoustique standardisé pondéré

