

PARTIE A : ETAT DES LIEUX REGLEMENTAIRE ET TECHNIQUE



Directive européenne du 25 juin 2002

Transposition en droit français
code de l'environnement

1^{ère} échéance
2007-2008

agglomérations
> 250 000 habitants

voies ferrées
> 60 000 passages de
trains

routes collectives
> 6 millions véhicules
par an

routes nationales
> 6 millions véhicules
par an

Haute-Vienne non concernée

Arrêtés CBS
du 12.01.09

Arrêtés CBS
du 12.01.09

Le PPBE doit
être réalisé par
les collectivités
gestionnaires
de voiries

Le PPBE doit
être réalisé par
l'Etat
(RN520 et A20)

2^{ème} échéance
2012-2013

agglomérations
> 100 000 habitants

voies ferrées
> 30 000 passages de
trains

routes collectives
> 3 millions véhicules
par an

routes nationales
> 3 millions véhicules
par an

CBS et PPBE doivent
être réalisés en
2012/2013 par les
communes
concernées

CBS à réaliser par l'Etat et PPBE à
réaliser par l'Etat ou les
collectivités gestionnaires en
2012/2013



1 CADRE REGLEMENTAIRE EUROPEEN ET CONTEXTE DU PPBE DE L'ÉTAT EN HAUTE-VIENNE

1.1 Rappel réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement a instauré l'obligation d'élaborer des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour les grandes infrastructures de transport terrestre, les principaux aéroports ainsi que les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants. Cette démarche a pour objet de définir une approche commune à tous les Etats membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cet objectif se décline en trois actions :

- l'évaluation de l'exposition au bruit des populations,
- une information des populations sur ce niveau d'exposition et les effets du bruit,
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

Elle a été transposée en droit français par ordonnance, ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005, et figure désormais dans les articles L.571-1 et suivants, L.572-2 et suivants du Code de l'Environnement.

L'élaboration des PPBE est confiée au Préfet de département pour les infrastructures routières nationales (conformément à l'article L 572-7 du code de l'environnement) et aux collectivités pour les infrastructures routières départementales et communales dont elles sont gestionnaires. La circulaire du 23 juillet 2008 précise les modalités de réalisation des PPBE Etat. Le schéma sur la page précédente résume la réglementation.

1.2 Objet du présent document

Le présent document correspond au plan de prévention du bruit dans l'environnement pour les infrastructures routières nationales dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules. Il sera complété pour l'échéance 2013 par les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

Les voies concernées par ce PPBE sont (voir carte page suivante) :

Au titre des voies en service :

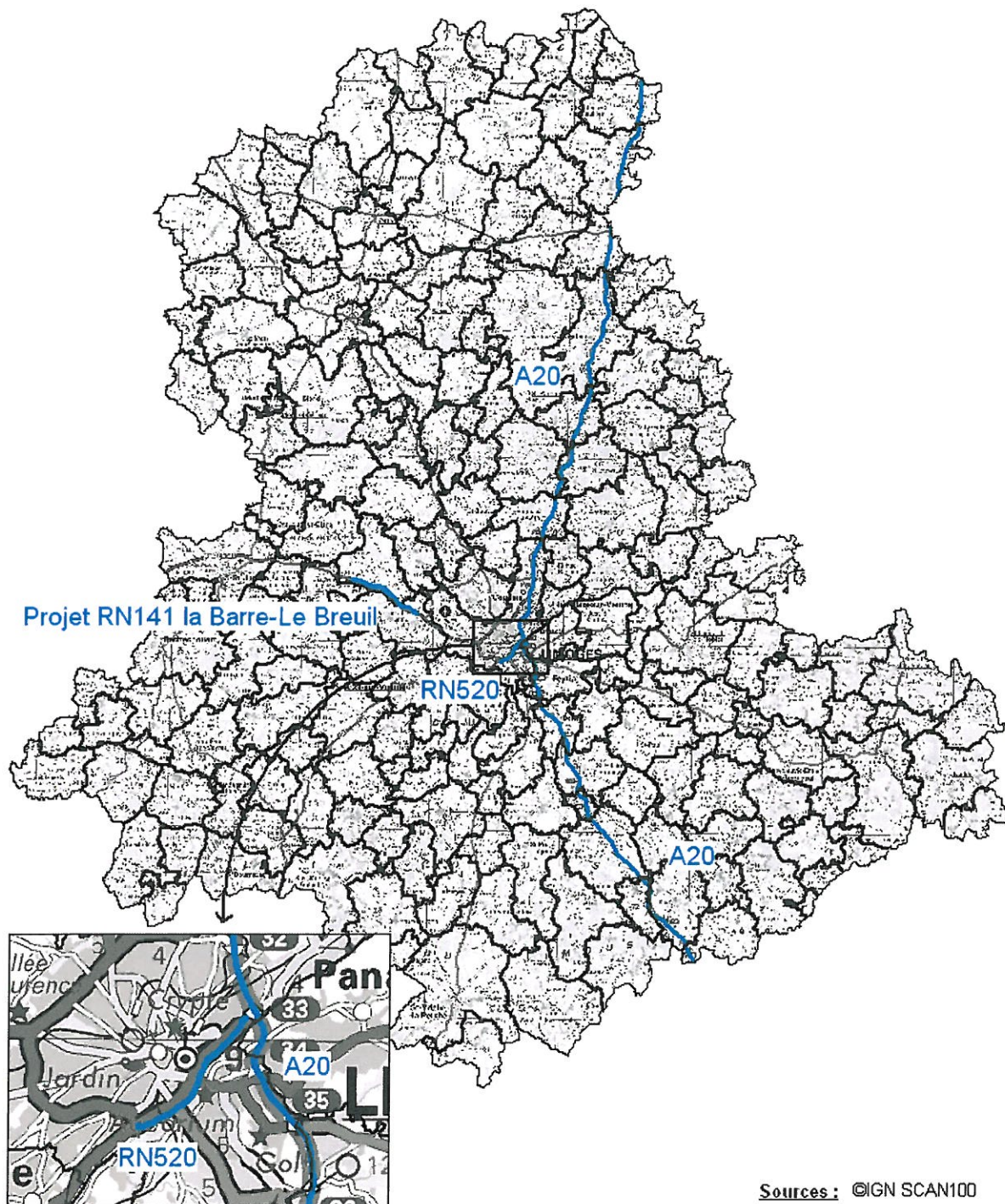
- L'A20 - toute la traversée du département (95,8 km)
- La RN 520 - entre l'A20 et la RN21 (3,2 km)

Au titre des projets

- La RN 141 - projet d'aménagement à 2x2 voies en tracé neuf entre la Barre et le Breuil

PPBE Etat

Tronçons routiers et autoroutiers concernés



Sources : ©IGN SCAN100

Document réalisé par : DDT Haute-Vienne
SEEFR / FE
Janvier 2011



1.3 Les différentes étapes de réalisation du PPBE Etat

La circulaire du 23 juillet 2008 fixe les modalités de réalisation des plans de préventions du bruit dans l'environnement relevant de l'Etat et concernant notamment les grandes infrastructures routières. La DDT est chargée du pilotage, pour le compte du préfet, de la réalisation de ce PPBE.

En premier lieu, il est procédé à l'**identification des zones bruyantes** à partir des résultats disponibles dans les observatoires départementaux du bruit et des données issues des cartes de bruit. Sont ensuite recensés, à l'intérieur des zones bruyantes, les bâtiments et groupes de bâtiments pour lesquels des actions de résorption du bruit pourraient être nécessaires.

Les données issues de cette 1ère étape sont ensuite transmises au service de maîtrise d'ouvrage de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Limousin (DREAL/Transports et Mobilités Durables) afin qu'il définisse et hiérarchise **les mesures de réductions adaptées**.

La DDT **élabore ensuite le PPBE** qui sera présenté au comité départemental de suivi (voir encadré ci-dessous) et fera l'objet d'une information des organismes et collectivités concernés par les mesures contenues dans le projet de PPBE. La DDT conduit, sous l'autorité du préfet, une consultation du public, et établit la synthèse des observations du public sur le projet de PPBE.

Après l'approbation du PPBE, les mesures de réduction des niveaux de bruit sont **mises en œuvre et évaluées chaque année** par un bilan quantitatif et qualitatif.

Un comité départemental de suivi des CBS et des PPBE a été créé par arrêté n°1747 du 23/08/2010. Ce comité, présidé par le préfet ou son représentant, est composé de représentants :

- de la Direction Départementale des Territoires,
- de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Limousin,
- de la Direction Interdépartementale des Routes centre-ouest,
- de Réseau Ferré de France,
- de la SNCF,
- de la Direction Générale de l'Aviation Civile,
- du gestionnaire de l'Aéroport de Limoges-Bellegarde,
- de l'association nationale pour l'amélioration de l'habitat (ANAH),
- de la Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations,
- du Conseil Général de la Haute-Vienne,
- du Conseil Régional du Limousin,
- de la Communauté d'Agglomération Limoges Métropole,
- des communes concernées (Limoges, Couzeix et Panazol),
- de l'association des maires de la Haute-Vienne,
- des professionnels du bâtiment et des travaux publics,
- des organismes gestionnaires de logements locatifs sociaux,

Il doit assurer le suivi de l'ensemble des PPBE, quelle que soit l'autorité qui les élabore, à la fois pour les infrastructures de transports et pour les agglomérations. Le préfet pourra donc s'appuyer sur ce comité pour suivre le travail et l'état d'avancement des cartes de bruit et des PPBE dont la réalisation ne relève pas de sa compétence. Des échanges réguliers avec les collectivités doivent permettre d'alerter ces collectivités sur les difficultés prévisibles de réalisation des PPBE.





2 IDENTIFICATION DES ZONES BRUYANTES

2.1 L'observatoire du bruit

L'observatoire du bruit des transports terrestres découle de la législation française (et non européenne comme les PPBE) et permet d'identifier l'ensemble des zones fortement exposées aux nuisances sonores. Il permet également de rechercher les Points Noirs Bruit (PNB) pour ensuite conduire les actions nécessaires à la résorption du bruit.

Une première étude a été réalisée en 2004 par le bureau d'étude Orféa pour la région Limousin et complétée en 2006 par une étude acoustique sur la traversée de Limoges par le bureau d'études SCE.

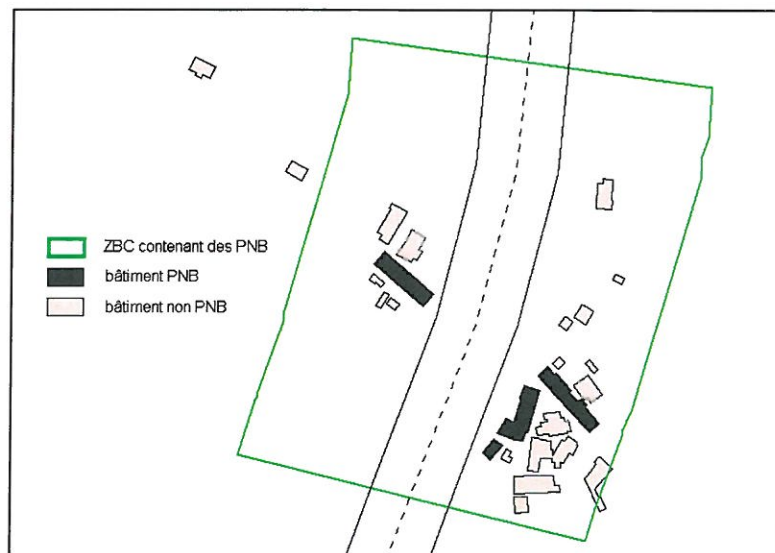
Qu'est-ce qu'une Zone de Bruit Critique (ZBC) ?

Une zone de bruit critique est une zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne dépassent, ou risquent de dépasser à terme, certains seuils désignés sous le nom de « valeurs limites » (cf. §2,3 ci-après). Ces indicateurs de gêne sont évalués en façades des bâtiments sensibles et résultent de l'exposition de l'ensemble des infrastructures de transports terrestres dont la contribution sonore est significative. On entend par bâtiment sensible un bâtiment composé de locaux à usage d'habitation ; d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

Qu'est-ce qu'un Point Noir Bruit (PNB) ?

Un point noir bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une Zone de Bruit Critique (ZBC), et qui répond en outre à des critères d'antériorité par rapport à cette infrastructure.

L'observatoire a permis de définir les actions à mettre en place pour la réduction des nuisances pour chaque Zone de Bruit Critique (ZBC) comprenant des Points Noirs Bruit (PNB) dont les façades sont exposées au bruit.



Exemple d'une Zone de Bruit Critique (ZBC) contenant des Point Noir Bruit (PNB)

Critère d'antériorité ?

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité, définis par la circulaire du 25 mai 2004, sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
 - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables
 - 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
 - 4° mise en service de l'infrastructure
 - 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.

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

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

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

2.2 Les cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit stratégiques (CBS) sont destinées à évaluer de façon globale l'exposition au bruit. Elles permettent notamment de déterminer les actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ; elles sont aussi un élément d'information des populations concernées sur leur exposition au bruit. Elles ont été élaborées en Haute-Vienne par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) de Lyon.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés Lden (Level Day Evening Night) pour le jour et Ln (Level Night) pour la nuit. Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin de chiffrer la population exposée.

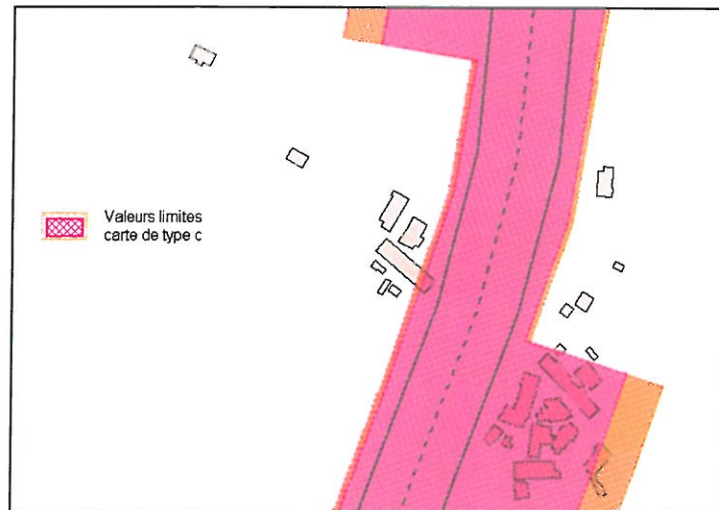
Les CBS sont représentées par axe. Chaque voie est donc traitée indépendamment des autres, notamment aux niveaux des intersections. Ce n'est pas un niveau de bruit réel ou mesuré mais un niveau de bruit calculé.



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

RAPPORT
CETE

- un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ;
- une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- des documents graphiques du bruit au 1/25 000ème pour les infrastructures terrestres représentant :
 - 1) une carte de « type a »¹ localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Lden par pas de 5 en 5 de 55 dB(A) à supérieur à 75 dB(A) ;
 - 2) une carte de « type a » localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones Ln par pas de 5 en 5 de 50 dB(A) à supérieur à 70 dB(A) ;
 - 3) une carte de « type b » localisant les secteurs affectés par le bruit tels que désignés par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;
 - 4) une carte de « type c » présentant les courbes isophones des zones où le Lden dépasse 68 dB(A) et où le Ln dépasse 62 dB(A) ;



Exemple de carte de « type c »

- Spécifiquement pour les voies en projet (cas de la RN141- projet d'aménagement à 2x2 voies en tracé neuf entre La Barre et Le Breuil), des cartes de « type d » présentant pour chacun des deux indicateurs les évolutions prévisibles des niveaux sonores dans le secteur concerné.

Trois arrêtés préfectoraux (routes nationales et autoroutes, routes départementales, routes communales) approuvant les CBS en Haute-Vienne ont été signés par le Préfet le 12 janvier 2009. **Ces arrêtés ont été transmis aux gestionnaires de voirie et à la DREAL Limousin le 9 février 2009.** Ces documents ont également été mis en ligne sur le site internet de la Préfecture et sur le site internet de la DREAL Limousin (http://www.limousin.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=35)

¹ La dénomination des documents graphiques est effectuée par référence aux alinéas correspondants de l'article R.572-5 du Code de l'Environnement.

2.3 Niveaux sonores retenus pour l'évaluation (valeurs limites)

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun seuil 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 Bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

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

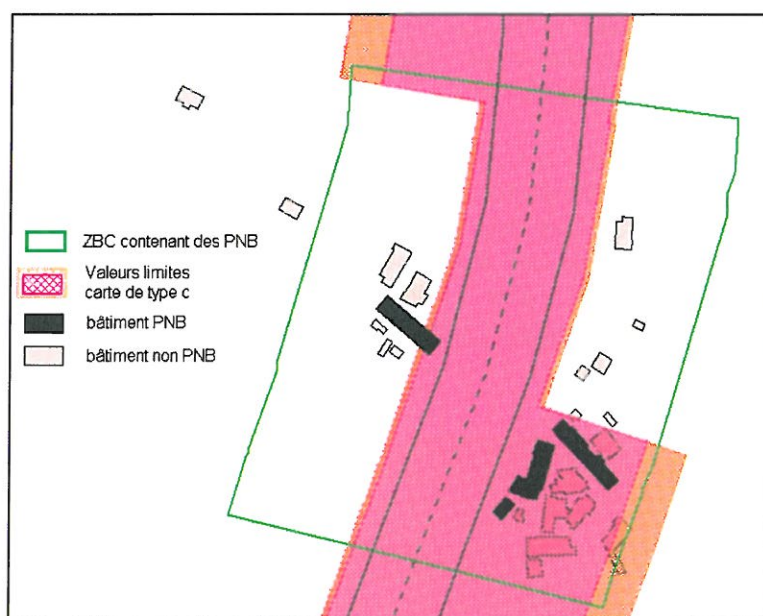
Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

2.4 Synthèse des données recensées dans le diagnostic pour le département de la Haute-Vienne

Pour les différentes infrastructures relevant du PPBE Etat, le nombre de personnes, pour lesquelles les cartes de bruit ont montré qu'elles sont exposées à une nuisance sonore supérieure aux valeurs limites, est indiqué dans le tableau ci-dessous.

axe	Nombre de personnes exposées Lden>68 dB(A)	Nombre de personnes exposées Ln>62 dB(A)
A 20	4517	3230
RN 520	1022	774

Une cartographie systématique des Zones de Bruit Critique (ZBC) sur l'ensemble des routes nationales et autoroutes du département de la Haute-Vienne retenues dans l'observatoire du Bruit a ainsi pu être réalisée. Dans ce PPBE, a été retenu comme point noir bruit seuls ceux contenus dans les ZBC des infrastructures relevant du PPBE Etat et pour lesquels la nuisance sonore dépassait les valeurs limites (Lden>68 dB(A) ou Ln>62 dB(A)).



Croisement entre les données de l'observatoire du bruit et la carte de « type c »

Les autres bâtiments contenus dans les valeurs limites et non retenus comme PNB sont :

- les habitations ou établissements sensibles pour lesquels un traitement permettant de réduire les nuisances sonores a déjà été effectué : butte de terre, écran, contrebas...
- les habitations qui ne répondent pas au critère d'antériorité,
- les bâtiments qui ne sont ni des habitations ni des établissements sensibles.

Un classement des ZBC est effectué en leur affectant une note : celle-ci est établie simplement par la somme « population exposée au delà de 68 dB(A) en Lden + population exposée au delà de 62 dB(A) en L_{nuit} ». Les ZBC de la RN141 (projet la Barre le Breuil) ne sont pas dans ce classement (voir chapitre 7.1).

Au total, **sur l'A20 et la RN520**, 137 bâtiments PNB seraient concernés dans 20 ZBC. Selon les données de l'observatoire du bruit, les ZBC à traiter concerneraient **486 habitants** :

- **234 habitants pour l'A20 (50 PNB) pour 17 ZBC,**
- **252 habitants pour la RN520 (22 PNB dont un établissement sensible) pour 3 ZBC (nombreux immeubles collectifs).**

Il convient de rajouter à cet inventaire les 9 ZBC situées sur le tracé actuel de la RN141 entre La Barre et Le Breuil, dans lesquelles 65 PNB ont été recensés, représentant une population de 195 habitants.

Des cartographies des secteurs concernés sont présentées le chapitre 6.

A noter que, en ce qui concerne l'estimation de la population exposée, les approches utilisées dans le cadre de l'établissement des cartes de bruit (basée sur les données INSEE de la commune) et dans le cadre de l'observatoire du bruit ne donnent qu'un ordre de grandeur de la population impactée.

Le classement des ZBC, les travaux à mettre en œuvre et les coûts associés sont détaillés dans le chapitre « actions de réduction des nuisances ».

2.5 Les plaintes reçues

Le recensement des plaintes s'est effectué auprès des services de la DIRCO et de la DREAL notamment et n'a concerné que l'A20, la RN520 et la RN141 la Barre le Breuil, objet de ce PPBE.

Voici les secteurs où des plaintes ont été recensées :

- nombreux courriers depuis plus de 5 ans de l'association des oubliés de la rue Emile Dubois à Limoges (A20 – ZBC n°48, PNB concernés – niveau sonore supérieur aux valeurs limites)

- courrier d'une habitante du secteur de la Bastide (A20 – ZBC n°45, pas de PNB dans cette ZBC car son habitation est protégée par un merlon selon l'observatoire – niveau sonore inférieur aux valeurs limites)

- courrier d'un habitant de Saint Sylvestre à La Cruzille (A20 – ZBC n°30, PNRB concernés, niveau sonore supérieur aux valeurs limites)

- pétition d'habitants de Pierre Buffière et Vicq sur Breuilh (A20 - hors ZBC et niveau sonore inférieur aux valeurs limites)

- courrier d'un habitant à Arnac la Poste au lieu-dit « Oreix » (A20 – hors ZBC et niveau sonore inférieur aux valeurs limites)

3 PRISE EN COMPTE DES ZONES « A OBJECTIF CALME »

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.

La notion de « zone calme » est intégrée dans le code de l'environnement (Art. L.572-6), qui précise qu'il s'agit d'espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

La notion de « zones calmes » est liée au PPBE des agglomérations. **De fait, les abords des grandes infrastructures ne peuvent être considérés comme calmes étant par définition à coté de la source de bruit. Aucune zone calme n'est donc identifiée dans ce PPBE.**



4 BILANS DES ACTIONS REALISEES DEPUIS 2000

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE, avant de préciser les actions prévues pour les cinq années suivantes, recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des dix années précédentes.

Les efforts entrepris par l'État pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres nationales ont été engagés bien avant la publication de la directive européenne du bruit puisque la première réglementation relative à la lutte contre les nuisances sonores date de 1978.

4.1 Mesures de prévention depuis 2000

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 relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992. La réglementation relative aux nuisances sonores routières et ferroviaires s'articule autour du principe d'antériorité.

Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement. Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

4.1.1 Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'Etat (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées) sont tenus de limiter les nuisances sonores des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements préexistants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

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.

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments) :

Usage et nature	LAeq*(6h-22h)	LAeq*(22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Ets enseignement	60 dB(A)	
Ets soins, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

* voir glossaire

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).



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.

En Haute-Vienne, ce dispositif a concerné depuis 2000 la déviation de Bellac sur la RN147 et la aménagement à 2x2 voies en tracé neuf de la RN141 entre Les Séguines et La Barre.

Il sera appliqué au projet d'aménagement à 2x2 voies en tracé neuf de la RN141 entre La Barre et Le Breuil, concerné par le présent PPBE.

4.1.2 Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – classement sonore des voies

Si la meilleure prévention contre les nuisances dues au bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement utilisés, les contraintes géographiques et économiques, la saturation des agglomérations, peuvent conduire à ne pas respecter ce principe.

Pour cela, le législateur a prévu dans l'article L571-10 du code de l'environnement le classement, par le préfet de département, des infrastructures de transport terrestre en fonction de leurs caractéristiques sonores et de leur trafic. Ce classement permet de définir des « secteurs affectés par le bruit », dans lesquels l'isolation acoustique devient une règle de construction pour les nouveaux bâtiments. L'arrêté préfectoral fixe les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques à mettre en oeuvre.

Ces informations doivent être reportées dans les documents d'urbanisme. Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificats d'urbanisme (CU) doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Que classe-t-on ? les voies dont le trafic est supérieur aux valeurs limites indiquées ci-après :

- voies routières : 5000 véhicules/jour (TMJA = Trafic Moyen Journalier Annuel)
- lignes ferroviaires interurbaines : 50 trains/jour
- lignes ferroviaires urbaines : 100 trains/jour
- lignes de transports en commun en site propre : 100 autobus/jour

La détermination de la catégorie sonore est réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996), ou mesurée selon les normes en vigueur (NF S 31-085 pour le bruit routier, NF S 31-088 pour le bruit ferroviaire).

Les infrastructures sont classées en 5 catégories :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L > 81	L > 76	d = 300 m
2	76 < L < 81	71 < L < 76	d = 250 m
3	70 < L < 76	65 < L < 71	d = 100 m
4	65 < L < 70	60 < L < 65	d = 30 m
5	60 < L < 65	55 < L < 60	d = 10 m



Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants : Niveau de bruit de jour 35 dB(A), Niveau de bruit de nuit 30 dB(A).

Dans le département de la Haute-Vienne, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 1999 et 2002. Une révision du classement sonore des infrastructures ferroviaires a eu lieu en 2010.

Ce classement a fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site Internet de la DREAL Limousin à l'adresse suivante : (http://www.limousin.developpement-durable.gouv.fr/article.php?id_article=664)

4.2 Actions curatives depuis 2000

4.2.1 Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs bruit

L'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres s'inscrit dans la politique nationale de résorption des Points Noirs Bruit (PNB) des transports terrestres qui se poursuit depuis 1999. Le préfet a été chargé de sa mise en place en s'appuyant sur la direction départementale de l'Équipement. Ses objectifs, au travers la réalisation de cartes de bruit, sont les suivants :

- connaître les situations de forte nuisance pour définir des actions et les prioriser ;
- résorber les points noirs bruit du réseau routier national et ferroviaire identifiés par l'observatoire ;
- porter à la connaissance du public ces informations ;
- suivre les actions de résorption réalisées ;
- établir des bilans.

Cette démarche est similaire à celle imposée par la directive européenne du bruit ; elle prône les mêmes objectifs, mais avec une méthode et des indicateurs différents.

L'observatoire du bruit de la Haute-Vienne, réalisé par la DDE entre 2000 et 2006, a défini les Zones de Bruit Critique (ZBC), et dans ces zones, les Points Noirs Bruit (PNB). (voir définitions au 2.4.2)

Cet observatoire a été pris en compte pour le diagnostic PPBE.

La résorption des points noirs bruit

La politique de résorption des points noirs bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux a été établie à partir d'outils de connaissance des secteurs affectés par une nuisance importante (observatoire du bruit) et de la définition de modalités techniques et financières. Lorsque la solution technique consiste à renforcer l'isolation acoustique des façades, des aides financières peuvent être accordées aux propriétaires des logements ou des bâtiments sensibles au bruit. Elles comprennent la réalisation de travaux d'isolation acoustique complétés éventuellement par d'autres travaux, tels que :

- établissement ou rétablissement de la ventilation ;
- maintien du confort thermique (possibilité d'ajout de volets sur la façade ouest), sous réserve de dispositions d'urbanisme à la charge du propriétaire ;
- sécurité après les travaux (sécurité des personnes, sécurité incendie, gaz et électricité, pour les seuls travaux subventionnés) ;
- maintien d'un éclairage suffisant des pièces ;
- remise en état après travaux dans les pièces traitées.

Le taux de subvention pour l'habitat est, en mars 2011, d'a minima 80 % de la dépense subventionnable, 90 % quand les revenus du bénéficiaire n'excèdent pas les limites définies par l'article 1417 du code général des impôts et de 100 % pour les bénéficiaires de l'allocation supplémentaire mentionnée à l'article L. 815-2 ou à l'article L.815-3 du code de la sécurité sociale. La dépense subventionnable est plafonnée suivant les dispositions de



l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application des articles D 571-53 à 57 du code de l'environnement, relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

En Haute-Vienne, la résorption des PNB du réseau routier national a été, sur les années 2001 à 2010, le fruit de la réalisation de déviations d'agglomération, ou l'aménagement de nouveaux tracés sur des routes existantes. Bâti sur les données de l'observatoire du bruit, le tableau suivant fait le point des actions réalisées en la matière :

Année	Opération	Nombre PNB supprimés	Nombre Logts concernés	Population concernée
2007	Déviations de Bellac par la RN147 : section RD951-RN145	118	128	384
2008	Déviations de Bellac par la RN147 : section RN145-RD96	62	62	186
2009	Aménagement de la RN141 entre Les Séguines et La Barre	40	40	120
	Totaux sur 2007-2009	278	289	867

4.2.2 Réfection des enrobés

Le bruit de contact des pneumatiques sur la chaussée est influencé à la fois par les caractéristiques du pneumatique (type et état) et par les caractéristiques du revêtement de chaussée (type et état). Ainsi certains enrobés (bétons bitumineux très mince BBTM), quand ils sont en bon état, peuvent apporter une réduction du bruit de roulement d'environ 5 dB(A).

En 2010, un entretien préventif des chaussées a été effectué sur les sections suivantes :

- A20 PR 186+000 à 187+100 chaussée droite (Limoges/Feytiat)
- A20 PR 184+000 à 186+100 chaussée droite (Limoges/Feytiat)
- A20 PR 179+500 à 180+500 chaussée droite (Descente de La Bastide)
- A20 PR 182+450 à 184+160 chaussée gauche (Limoges Chastaing)
- A20 PR 152+030 à 153+300 chaussée gauche (Bessines sur Gartempe)
- RN 141 PR 61+370 à 62+430 sens 2 (Saint-Junien)
- RN 141 PR 61+040 à 62+580 sens 1 (Saint-Junien)
- RN 147 PR 47+080 à 50+000 (Saint Bonnet de Bellac)

Notons que sur l'A20 la descente de la Bastide (PR 179+500 à 180+500 chaussée droite) est traitée en revêtement préparé à partir de granulats de 6 mm maximum (granulométrie 0/6), ce qui en renforce les propriétés acoustiques.

En outre en 2010, de grosses réparations ont été réalisées sur la RN520, PR 1+300 à 2+300 en ZI Nord.

