



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA GIRONDE

# PPBE

## Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'État dans le département de la Gironde

approuvé le 28 décembre 2012

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





# Résumé non technique

## Contexte

Le bruit constitue une des nuisances majeures ressentie par la population. La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, a pour objectif de définir une approche commune à tous les États membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement. Un objectif qui se décline en trois actions :

- l'évaluation de l'exposition au bruit des populations  
***réalisation des cartes de bruit stratégiques (CBS)***
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des « zones calmes » (espaces extérieurs remarquables du fait de leur faible exposition et méritant donc une attention particulière)  
***réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)***
- l'information du public  
***publication des CBS et PPBE***

En application de cette directive, l'État a arrêté et publié début 2009 les cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes infrastructures de transport terrestre (trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an pour les routes, et 60 000 trains par an pour les voies ferrées – périmètre dit de « première échéance »).

Plusieurs catégories de cartes ont ainsi été produites :

- les cartes de type A ; qui illustrent les zones exposées au bruit, pour les périodes diurne et nocturne ;
- les cartes de type B ; qui reprennent les secteurs affectés par le bruit définis par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre (classements arrêtés par le Préfet) ;
- les cartes de type C ; qui se concentrent sur les seules zones de dépassement des valeurs limites.

Le présent PPBE de l'État, qui s'intéresse aux grandes infrastructures routières et ferroviaires nationales, s'inscrit dans la poursuite de ces travaux de cartographie.

## Le PPBE État en bref

Après avoir rappelé quelques généralités en matière de bruit et replacé le contexte réglementaire dans lequel s'inscrit la production de ce document, le PPBE État propose un diagnostic des secteurs nécessitant une intervention (zones de bruit critique et points noirs bruits). Ce diagnostic s'est non seulement appuyé sur les travaux menés pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques, mais également sur l'ensemble des éléments disponibles sur cette thématique. On retiendra en particulier l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres, un outil issu de la réglementation nationale. Deux démarches distinctes en matière de lutte contre le bruit des infrastructures de transport terrestre cohabitent en effet sur le territoire national, une démarche exclusivement française (différentes lois « bruit » dont celles de 1978 et 1992) et la transcription en droit français de la directive européenne de 2002, avec chacune leurs spécificités (essentiellement méthodologiques) mais des objectifs qui se rejoignent.

Suite à ce diagnostic, le bilan des actions réalisées ces 10 dernières années ainsi qu'un programme d'actions pour les 5 ans à venir sont présentés par chaque gestionnaire d'infrastructures concerné (la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Aquitaine pour le réseau routier national et les autoroutes non-concédées ; la société des Autoroutes du Sud de la France pour les autoroutes concédées ; la direction régionale de Réseau Ferré de France Aquitaine – Poitou-Charentes pour les infrastructures ferroviaires).

Les différentes actions présentées, passées ou à venir, témoignent du fait que la thématique bruit bénéficie d'une attention particulière de la part des différents gestionnaires d'infrastructures qui ont contribué à l'élaboration du présent document.

Pour les 5 ans à venir, les mesures proposées dans le PPBE, études ou travaux, concernent directement une population totale estimée à près de 2860 personnes au regard des logements points noirs bruit potentiels identifiés.

## La suite

Les travaux dits de « seconde échéance » sont déjà engagés avec la cartographie des grandes infrastructures de transport terrestre dont le trafic dépasse les 3 millions de véhicules par an pour les routes, et les 30 000 trains par an pour les voies ferrées. De nouveaux PPBE suivront.

Ces nouveaux seuils de trafic auront peu d'impacts sur le périmètre des voies prises en compte dans le cadre du PPBE État, dont la prochaine édition est prévue à l'horizon 2013-2014. En revanche, celui-ci permettra également de faire le point sur la mise en œuvre des différentes mesures évoquées dans le présent document.

La mise en application de la directive européenne « bruit » s'est avérée particulièrement complexe (variété des acteurs concernés, articulation avec les démarches nationales, etc). Les travaux dits de « première échéance » à la charge de l'État ont donc connu un retard certain, mais ont néanmoins permis de progresser. Les travaux de « seconde échéance », bénéficieront ainsi du retour d'expérience de l'exercice précédent.



## CONTENU DU PPBE

Conformément à l'article R.572-8 du code de l'environnement, un PPBE comprend :

1. Un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;
2. S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L. 572-6 et les objectifs de préservation les concernant ;
3. Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article R. 572-4 ;
4. Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;
5. S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;
6. Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;
7. Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;
8. Un résumé non technique du plan.

Sont joints en annexe du plan les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues.

Le présent document reprend l'ensemble des thématiques évoquées ci-dessus selon la structure suivante :

- les chapitres I, II et IV correspondent au point numéro 1 « rapport de présentation », quelques généralités en matière de bruit et un rappel du contexte réglementaire dans lequel s'inscrit le PPBE venant compléter la description du périmètre des voies prises en compte et le diagnostic des zones affectées par le bruit ;
- le chapitre III présente les objectifs de réduction du bruit (cf. point numéro 3) ;
- le bilan des actions menées ces dix dernières années, tel que demandé dans le point numéro 4, figure dans le chapitre V ;
- enfin, les chapitres VI, VII, VIII et IX s'intéressent aux plans d'actions pour les cinq ans à venir et correspondent ainsi aux points 4, 5, 6 et 7 ci-dessus.

Le présent PPBE n'est pas concerné par des zones calmes (cf. point numéro 2).

Le résumé non technique du plan (cf. point numéro 8) introduit le présent document.

À l'issue de la phase de mise à disposition du public, les autorités ou organismes compétents (associés à la production du présent document) ont fait part de leur accord pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues. Ces accords figurent en annexe.

## Sommaire

Résumé non technique .....	3
I - Bruit et santé .....	8
1 - Généralités .....	8
a. Qu'est-ce que le son ? .....	8
b. Qu'est-ce que le bruit ? .....	8
c. Unités de mesure et indicateurs .....	8
d. Quelques références .....	9
2 - Les effets du bruit .....	10
a. Les nuisances sonores dans l'environnement .....	10
b. Les effets des nuisances sonores sur la santé .....	11

II - Cadre réglementaire européen et contexte du PPBE de l'État en Gironde .....	12
1 - Contexte réglementaire général .....	12
2 - Les cartes de bruit stratégiques .....	13
3 - Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement.....	16
a. Le PPBE des infrastructures de l'État .....	16
b. Démarches mises en œuvre pour le PPBE des infrastructures de l'État .....	18
III - Objectifs en matière de réduction du bruit .....	20
1 - Identification des Points Noirs Bruit .....	20
2 - Les objectifs fixés par la réglementation .....	21
3 - Prise en compte des zones calmes .....	22
IV - Diagnostic des zones affectées par le bruit .....	23
1 - Zones affectées par le bruit sur le réseau routier et autoroutier non concédé .....	23
2 - Zones affectées par le bruit sur le réseau autoroutier concédé .....	25
3 - Zones affectées par le bruit sur le réseau ferroviaire .....	25
V - Bilan des actions réalisées depuis 2001 .....	27
1 - Le réseau routier national et autoroutier non concédé .....	27
2 - Le réseau autoroutier concédé .....	27
a. L'autoroute A10 .....	28
b. L'autoroute A62 .....	31
c. L'autoroute A89 .....	31
3 - Le réseau ferroviaire .....	33
VI - Programmation d'actions de prévention 2011-2015 .....	34
1 - Mise à jour du classement sonore des voies .....	34
2 - Mesures en matière d'urbanisme .....	34
VII - Actions de réduction des nuisances sonores sur le réseau routier non concédé .....	35
1 - Études programmées .....	35
2 - Travaux programmés .....	36
3 - Financement des mesures envisagées .....	37
4 - Justification du choix des mesures envisagées .....	38
VIII - Actions de réduction des nuisances sonores sur le réseau autoroutier concédé .....	39
1 - Programme de résorption des points noirs bruit .....	39
2 - Programme d'amélioration des revêtements de chaussée .....	39
3 - Possibilités d'actions complémentaires .....	40
a. Principes généraux .....	40
b. Opérations programmées sur l'autoroute A10 .....	40
4 - Gestion des multi-expositions .....	40
5 - Financement des opérations ASF d'actions complémentaires .....	41
IX - Actions de réduction des nuisances sonores sur le réseau ferroviaire .....	42
1 - Travaux programmés .....	42
2 - Financement des mesures envisagées .....	43
X - Le bilan de la consultation du public .....	44

## Annexes :

XI - Cartes de localisation des Zones de Bruit Critique et des Points Noirs du Bruit .....	46
1 - Réseau routier non concédé .....	46
2 - Réseau autoroutier concédé .....	52
XII - Protections réalisées aux abords du réseau routier non concédé au cours des 10 dernières années .....	60
XIII - Protections programmées aux abords du réseau routier non concédé pour la période 2011/2015 .....	62
XIV - Le classement sonore .....	63
XV - Les efforts de réduction du bruit ferroviaire .....	64
XVI - Glossaire .....	72
XVII - Accords des autorités ou organismes compétents .....	73

# I - BRUIT ET SANTÉ

## I.1 – GÉNÉRALITÉS

À titre liminaire, ce paragraphe emprunte une grande partie de ses développements au site internet des Agences Régionales de la Santé (ARS) des régions Rhône Alpes et Pays de la Loire.

### I.1.a – QU'EST-CE QUE LE SON ?

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air, ce phénomène vibratoire étant caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20  $\mu$ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

### I.1.b – QU'EST-CE QUE LE BRUIT ?

Le bruit n'est pas un phénomène physique mais un son désagréable ressenti par l'homme (notion empreinte de subjectivité). Passer du son au bruit, c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné.

Dit autrement, avec le bruit, il ne s'agit plus seulement de parler de la description d'un phénomène avec les outils de la physique, mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

### I.1.c – UNITÉS DE MESURE ET INDICATEURS

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines peut, dans une première approche, être abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en **décibel (dB)**.

Le décibel ne suit pas une échelle proportionnelle. Les niveaux de bruit « ne s'ajoutent pas » arithmétiquement.

Ainsi, une variation de 1 dB est à peine perceptible, alors qu'une variation de 3 dB est perceptible, et qu'une variation de 10 dB correspond à une sensation de bruit « deux fois plus fort ».

Le décibel suit en revanche une échelle dite « logarithmique », qui est justifiée par deux raisons :

- une raison pratique due à la grande sensibilité de l'oreille humaine ;
- une raison physiologique, car la sensation auditive varie comme le logarithme de l'excitation.

Parce que l'oreille humaine n'est pas également sensible aux différentes fréquences, une pondération a été imaginée pour essayer de se rapprocher au mieux de cette sensibilité : il s'agit de la pondération A, aussi appelée **décibel pondéré par le filtre A** représentée par le sigle **dB(A)**.

## LES NIVEAUX DE BRUIT NE S'AJOUTENT PAS ARITHMÉTIQUEMENT

Multiplier l'énergie sonore (source de bruit) par ...	C'est augmenter le niveau sonore de ...	C'est faire varier l'impression sonore ...
<b>2</b>	<b>3 dB</b>	<b>très légèrement :</b> on fait difficilement la différence entre 2 lieux où le niveau diffère de 3 dB
<b>4</b>	<b>6 dB</b>	<b>nettement :</b> on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
<b>10</b>	<b>10 dB</b>	<b>de manière flagrante :</b> on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
<b>100</b>	<b>20 dB</b>	<b>comme si le bruit était 4 fois plus fort :</b> une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
<b>100 000</b>	<b>50 dB</b>	<b>comme si le bruit était 30 fois plus fort :</b> une variation brutale de 50 dB fait sursauter

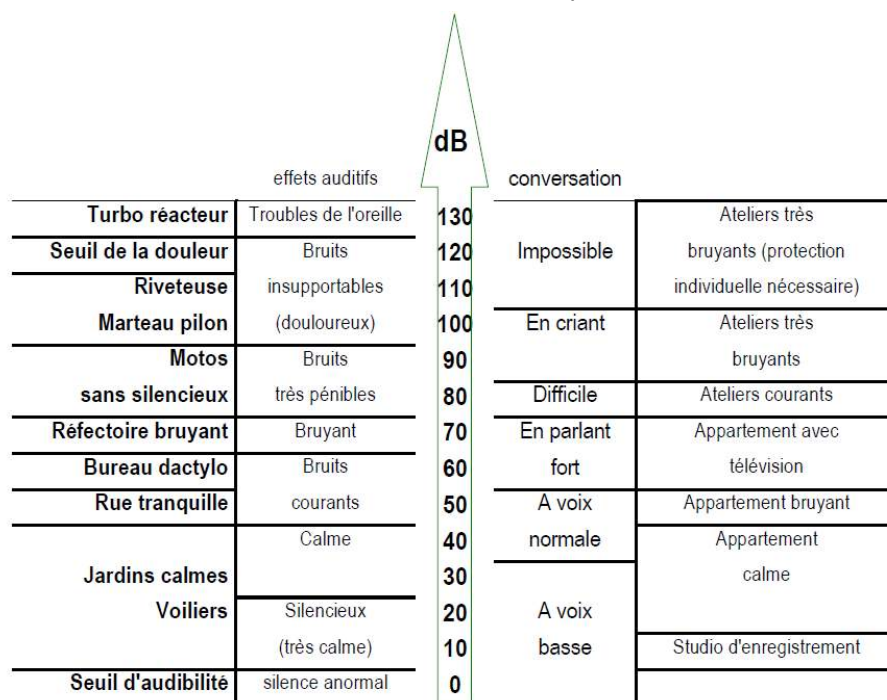
Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (l'augmentation est alors de 10 dB environ).

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

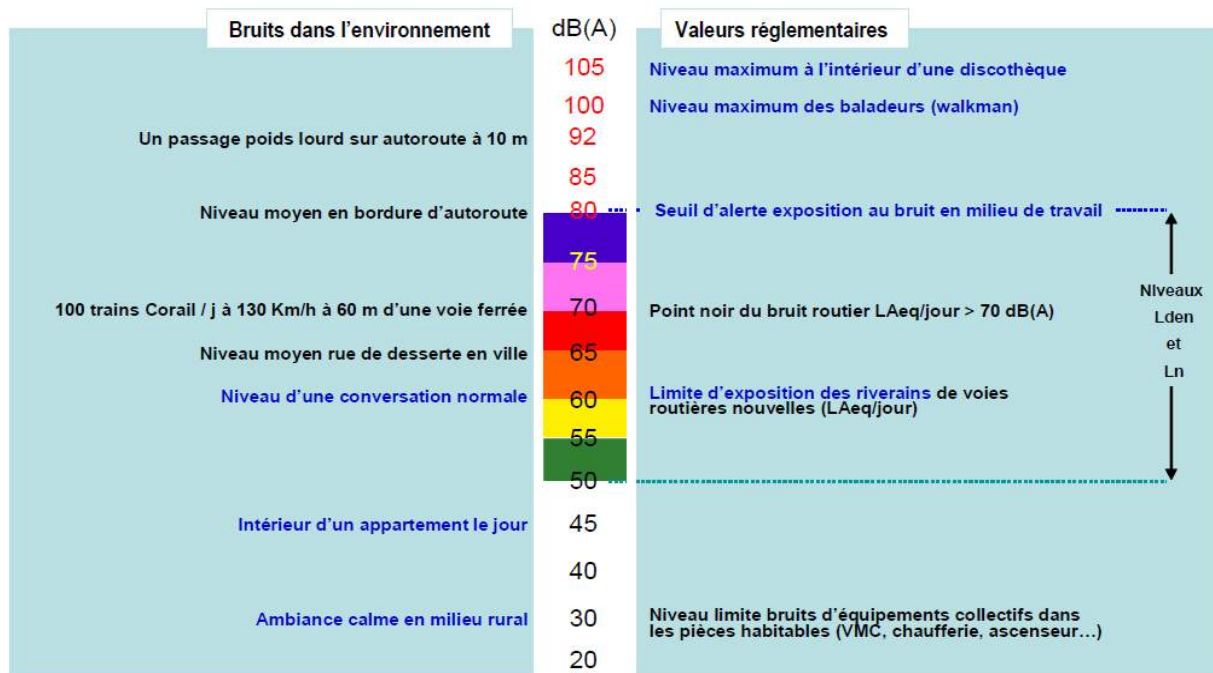
### I.1.d – QUELQUES RÉFÉRENCES

Un niveau sonore exprimé en dB ou dB(A) ne permet pas, dans l'absolu et en soi, de se représenter à quoi il correspond réellement dans la vie quotidienne.

C'est pourquoi le schéma suivant donne quelques indications sur les sources de bruit dans l'environnement, leurs effets auditifs et leurs effets sur une conversation entre deux personnes :



Ce second schéma permet quant à lui, de se situer par rapport aux valeurs réglementaires sur les nuisances sonores :



## 1.2 – LES EFFETS DU BRUIT

### 1.2.a – LES NUISANCES SONORES DANS L'ENVIRONNEMENT

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, isolation de façade).

#### Les routes

Le bruit de la route est un bruit permanent. Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/h.

#### Les voies ferrées

Le bruit ferroviaire présente des caractéristiques sensiblement différentes de celles de la circulation routière :

- le bruit est de nature intermittente ;
- le spectre (tonalité), bien que comparable, comporte davantage de fréquences aiguës ;
- la signature temporelle (évolution) est régulière (croissance, pallier, décroissance du niveau sonore avec des durées stables, par type de train en fonction de leur longueur et de leur vitesse).

Le bruit ferroviaire apparaît donc gênant principalement à cause de sa soudaineté. Cependant, même si les niveaux sonores peuvent être très élevés au moment du passage d'un train, le bruit ferroviaire est généralement perçu comme moins gênant que le bruit routier du fait de sa régularité tant au niveau de l'intensité que des horaires.

Si les gênes ferroviaires et routières augmentent avec le niveau sonore, la gêne ferroviaire reste toujours perçue comme inférieure à la gêne routière, quelque soit le niveau sonore.

La comparaison des relations « niveau d'exposition - niveau de gêne » établies pour chacune des sources de bruit confirme la pertinence d'un « bonus ferroviaire » (à savoir l'existence d'une gêne moins élevée pour le bruit ferroviaire à niveau moyen d'exposition identique), en regard de la gêne due au bruit routier. Ce « bonus » dépend toutefois de la période considérée (jour, soirée, nuit, 24h) : autour de 2 dB(A) en soirée, de 3 dB(A) le jour, et 5 dB(A) sur une période de 24h.

## I.2.b – LES EFFETS DES NUISANCES SONORES SUR LA SANTÉ

Le bruit est un tel perturbateur de la santé qu'il est reconnu problème majeur de santé environnementale. On parle souvent de pollution sonore.

Les effets sur l'individu sont physiques - la perte d'audition en est un exemple - mais aussi psychiques et physiologiques. Ils sont plus ou moins importants selon l'intensité et la répétition des expositions.

Le bruit provoque chez l'homme des perturbations très variées, qui ne sont pas sans effets sur la vie sociale ou professionnelle. Des effets sur l'oreille elle-même altèrent l'audition, l'intelligibilité du son. Des effets physiologiques et psychiques dégradent plus sournoisement.

### Effets sur l'ouïe

L'oreille interne est l'organe de l'équilibre, sa dégradation peut ainsi entraîner des vertiges.

L'exposition à un bruit intense peut également entraîner une perte d'audition momentanée (détonations, cris...). Des expositions répétées à des bruits intenses (discothèques, baladeurs, ambiance professionnelle, tirs...) peuvent entraîner une perte d'audition permanente, voire une surdité irréversible et inguérissable.

### Effets psychiques et physiologiques

- des perturbations du sommeil et leurs conséquences (manque de vigilance, mal-être psychologique, troubles du système immunitaire, de la communication sociale, ...)
- des modifications du champ visuel (dilatation de la pupille) ;
- des troubles cardio-vasculaires (palpitations, risque d'infarctus du myocarde) ;
- une fatigabilité, une irritabilité ;
- des difficultés de concentration (apprentissage difficile, surtout à l'école) ;
- des fluctuations chroniques des taux d'hormones du stress ;
- des effets sociaux (changements d'humeur, de comportement quotidien, social, diminution de la coopération, ...).

Le bruit a également des effets sur le développement de l'enfant : retard dans l'apprentissage du langage, dans l'acquisition de la lecture, perturbation du comportement affectif et social (agressivité, irritabilité, fatigabilité, manque d'attention).

### **Le seuil de la douleur auditive (120 décibels) est supérieur au seuil de danger (85 décibels).**

Pour cette raison, il est absolument nécessaire d'adopter un comportement préventif dès que l'on se trouve exposé à plus de 85 décibels. Tant que le niveau sonore permet de tenir une conversation, le niveau est inférieur à 85 décibels. S'il est nécessaire de crier pour se faire comprendre, l'exposition sonore peut présenter un danger pour l'audition. Dans le monde du travail, le premier seuil d'exposition à partir duquel une action de prévention est requise est de 80dB(A) pour 8 heures (seuil d'alerte). Le seuil d'exposition au bruit devant obligatoirement déclencher des mesures correctives par l'employeur (réduction du bruit à la source ou fourniture de protecteurs auditifs) est 85 dB (seuil de danger).

## II : CADRE RÉGLEMENTAIRE EUROPÉEN ET CONTEXTE DU PPBE DE L'ÉTAT EN GIRONDE

La réalisation des PPBE fait partie des obligations inscrites dans la réglementation élaborée à l'échelle européenne.

La directive n° 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit en effet une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant.

### II.1 – CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE GÉNÉRAL

L'approche européenne est basée :

- 1, sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations au moyen d'une cartographie dite « stratégique »,
- 2, sur une nécessaire information des populations sur ce niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé,
- 3, sur la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme : tel est précisément l'objet des PPBE qui constituent donc le volet « curatif » de la directive n° 2002/49/CE.

Le droit français a donc été amené à s'enrichir de deux nouveaux instruments de cartographie et de planification de la gestion du bruit et des nuisances sonores après transposition de la directive européenne : les **cartes de bruit stratégiques** et les **plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)**.

- Les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement définissent les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ainsi que les autorités compétentes.
- L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.
- La circulaire du 7 juin 2007 traite de la mise en œuvre de l'élaboration des cartes de bruit et de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- La circulaire du 23 juillet 2008 a pour objet de préciser l'organisation de la réalisation des PPBE ainsi que leur contenu pour les infrastructures nationales et ferroviaires les plus circulées.

### SOURCES DE BRUIT CONCERNÉES ET AUTORITÉS COMPÉTENTES

La mise en œuvre de la directive se déroule en deux étapes pour une application progressive.

**Première étape :**

- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour, les aéroports et les industries (ICPE).
- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants.



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

**Deuxième étape :**

- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules/jour) et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages (soit 82 trains/jour), les aéroports et les industries (ICPE).
- Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'échéance de finalisation de cette seconde étape est fixé à 2013.

Le législateur a voulu une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser les différents cartographies et PPBE attendus :

	<b>Cartographie</b>	<b>PPBE</b>
<b>Agglomérations</b>	EPCI <sup>(1)</sup> / communes	EPCI <sup>(1)</sup> / communes
<b>Routes nationales <sup>(2)</sup></b>	Préfet	Préfet
<b>Autoroutes concédées <sup>(2)</sup></b>	Préfet	Préfet
<b>Routes collectivités <sup>(2)</sup></b>	Préfet	collectivités
<b>Voies ferrées <sup>(2)</sup></b>	Préfet	Préfet
<b>Grands aéroports</b>	Préfet	Préfet

<sup>(1)</sup> si l'établissement public de coopération intercommunale est compétent en matière de lutte contre les nuisances sonores

<sup>(2)</sup> infrastructures routières et ferroviaires dont les volumes de trafic dépassent les seuils précédemment évoqués

**Ainsi, conformément à l'article R.572-10 du code de l'environnement, l'autorité compétente pour élaborer et arrêter le PPBE varie selon la source du bruit :**

- les PPBE « relatifs aux autoroutes et routes d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine public routier national et aux infrastructures ferroviaires » sont établis et arrêtés par le représentant de l'État, à savoir le préfet de département.
- les PPBE « relatifs aux infrastructures routières autres que celles mentionnées ci-dessus sont établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures » ; Le conseil général doit établir le PPBE des routes départementales. Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) les représentant doivent prendre en charge les PPBE des voies communales.
- les PPBE relatifs aux agglomérations de plus de 100 000 habitants (au sens de l'INSEE) sont établis par les communes situées dans le périmètre de ces agglomérations ou, s'il en existe, par les EPCI compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

## **II.2 – LES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES**

La cartographie européenne définit les zones où les valeurs limites de bruit sont dépassées et, dans ces zones, évalue la population exposée, ainsi que le nombre de bâtiments particulièrement sensibles au bruit (établissements d'enseignement, de santé).

Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme.

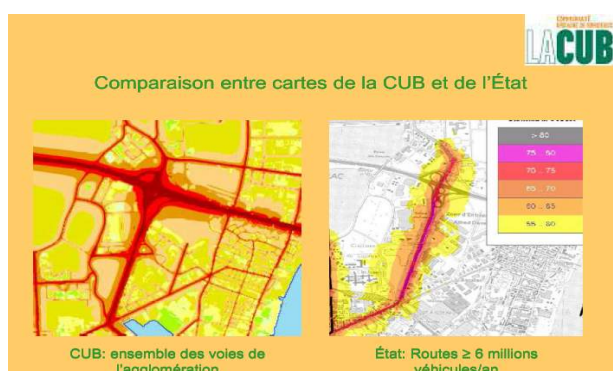
Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles, les secteurs subissant un bruit excessif nécessitent un diagnostic complémentaire.

## Comment sont élaborées les cartes de bruit stratégiques ?

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne, Lden (pour les 24 heures) et Ln (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

### Une approche de la réalité, pas la réalité

La multiplicité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie, associée à la diversité des bureaux d'études, des méthodes, des données et des outils utilisés par chaque autorité pour réaliser leurs cartes de bruit ainsi que les différents périmètres à prendre en compte peut conduire à une précision variable selon les territoires, et localement, à des écarts cartographiques. **Les cartes de bruit stratégiques restent le fruit d'une modélisation.**



L'exemple ci-contre illustre les écarts entre les cartes d'agglomération et cartes des grandes infrastructures pour les zones exposées au bruit.

Des écarts qui peuvent sembler importants, mais il convient de garder à l'esprit que les périmètres cartographiés sont différents (ensemble des voies pour les cartes d'agglomération contre voies supportant les plus gros trafics pour les cartes État).

(source : [www.lacub.fr](http://www.lacub.fr))

Pour la Gironde, l'ensemble des cartes européennes du bruit dans l'environnement approuvées à la charge de l'État est consultable sur le site internet de la Préfecture de la Gironde ([www.gironde.gouv.fr](http://www.gironde.gouv.fr)), par les rubriques « Les actions de l'Etat » / « Territoire, transports, urbanisme » / « Transports » / « Bruit des infrastructures ».

## IL EXISTE CINQ TYPES DE CARTES STRATÉGIQUES

### Carte de type « a » indicateur Lden



Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 heures), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le Lden.

### Carte de type « a » indicateur Ln



Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne), par paliers de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).

### Carte de type « b »



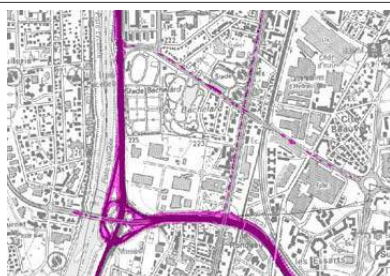
Carte - arrêtée par le préfet en application de l'article R.571-32 du code de l'environnement - présentant les secteurs affectés par le bruit (issus du classement sonore des voies en vigueur).

### Carte de type « c » indicateur Lden



Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L.572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).

### Carte de type « c » indicateur Ln



Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).

## II.3 - LES PLANS DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

### II.3.a – LE PPBE DES INFRASTRUCTURES DE L'ÉTAT

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.

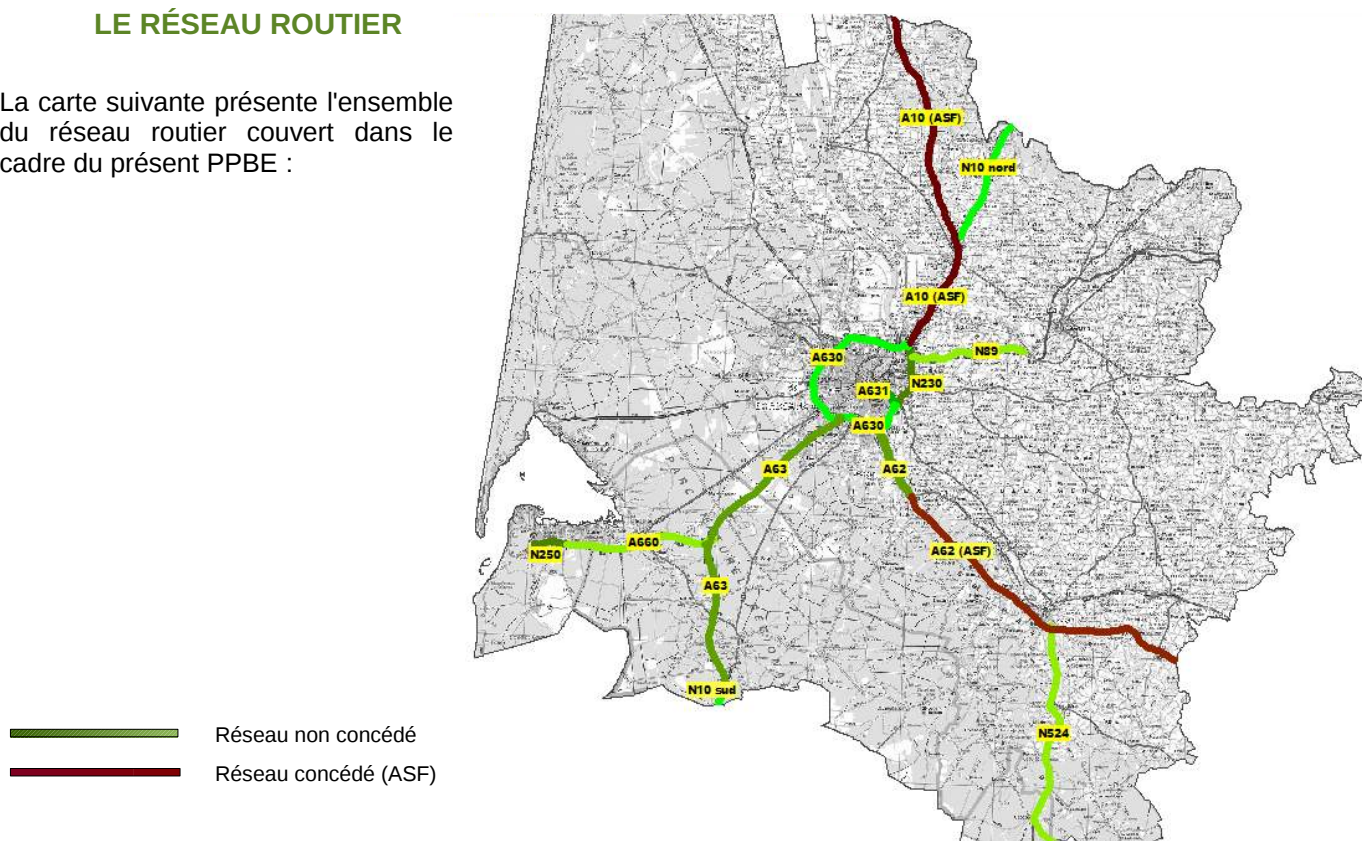
Dans le département de la Gironde, le Préfet valide le présent PPBE qui fait suite aux cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures approuvées par arrêté du 22 janvier 2009. Cet arrêté portait sur :

- le réseau routier et autoroutier de Gironde dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules ;
- les infrastructures ferroviaires de Gironde dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages. Sur le département, l'unique ligne dépassant le seuil fixé est celle reliant Bordeaux à Paris (ligne n° 570 000) sur la section comprise entre Bordeaux et Libourne.

Le PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac est quant à lui déjà approuvé par le préfet de la Gironde par arrêté du 17 mars 2009 faisant suite à la carte de bruit arrêtée le 30 juin 2007.

### LE RÉSEAU ROUTIER

La carte suivante présente l'ensemble du réseau routier couvert dans le cadre du présent PPBE :



### Réseau routier national et autoroutier non concédé

La totalité du réseau routier national non concédé en Gironde, à l'exception de la RN524 au sud de son croisement avec l'A62, relève de la 1<sup>ère</sup> échéance imposée par la directive européenne, car aucune route nationale n'a un trafic inférieur au seuil des 16 400 véhicules/jour.

Toutefois la RN524, qui relève donc principalement de la 2<sup>ème</sup> échéance, est intégrée à ce PPBE.



Sont donc concernées, tout ou partie des routes suivantes :

Route		exploitant	maître d'ouvrage
route nationale 10 « Sud »	de l'autoroute 63 à la limite du département des Landes	DIR Atlantique	DREAL Aquitaine
route nationale 10 « Nord »	de l'autoroute 10 à la limite du département	DIR Atlantique	DREAL Aquitaine
route nationale 89	de la rocade de Bordeaux à l'autoroute 89	DIR Atlantique	DREAL Aquitaine
route nationale 230	(formant la totalité de la rocade de Bordeaux avec l'A630)	DIR Atlantique	DREAL Aquitaine
route nationale 250	de l'autoroute 660 à la route départementale 112	DIR Atlantique	DREAL Aquitaine
route nationale 524	de la commune de Langon à la limite du département	DIR Sud-Ouest	DREAL Aquitaine
autoroute A62	de la rocade de Bordeaux à l'échangeur de la Prade	DIR Atlantique	DREAL Aquitaine
autoroute A63	de la rocade de Bordeaux à la route nationale 10 « sud »	DIR Atlantique	DREAL Aquitaine
autoroute A630	(formant la totalité de la rocade de Bordeaux avec la N230)	DIR Atlantique	DREAL Aquitaine
autoroute A631	(pénétrante de la rocade vers le centre de Bordeaux)	DIR Atlantique	DREAL Aquitaine
autoroute A660	de l'autoroute 63 à la route nationale 250	DIR Atlantique	DREAL Aquitaine

### Réseau autoroutier concédé

Autoroutes du Sud de la France (ASF) est une société française gérant des concessions d'autoroutes. Elle exploite en Gironde, les autoroutes A10, A62 et A89 totalisant un linéaire d'environ 130 km, dont une partie hors péage au nord de l'agglomération bordelaise (extrémité sud de l'autoroute A10).

Chacune de ces sections d'autoroute est exploitée par un établissement d'ASF spécifique :

Autoroute	Section	Désignation	Type	Mise en service	Longueur (km)	Direction régionale ASF
A 10	de la rocade de Bordeaux à la limite du département 17	de Mirambeau à Virsac	2 x 2 voies	1981	50,214	Ouest-Atlantique
		de Virsac à Lormont	2 x 3 voies	2002		
A 62	de La Brède (échangeur n°1.1) à la limite du département 47	de La Brède à La Réole	2 x 2 voies	1975 et 1979 <sup>(1)</sup>	46,982	Aquitaine Midi-Pyrénées

<sup>(1)</sup> section La Brède / Langon

En ce qui concerne l'autoroute A65, mise en circulation en décembre 2010, il est à noter que le trafic actuel est inférieur aux seuils fixés pour la première échéance (16 400 véhicules/jour). Selon les données disponibles à ce jour, le seuil des 8 200 véhicules/jour fixé pour la seconde échéance ne devrait pas non plus être atteint.

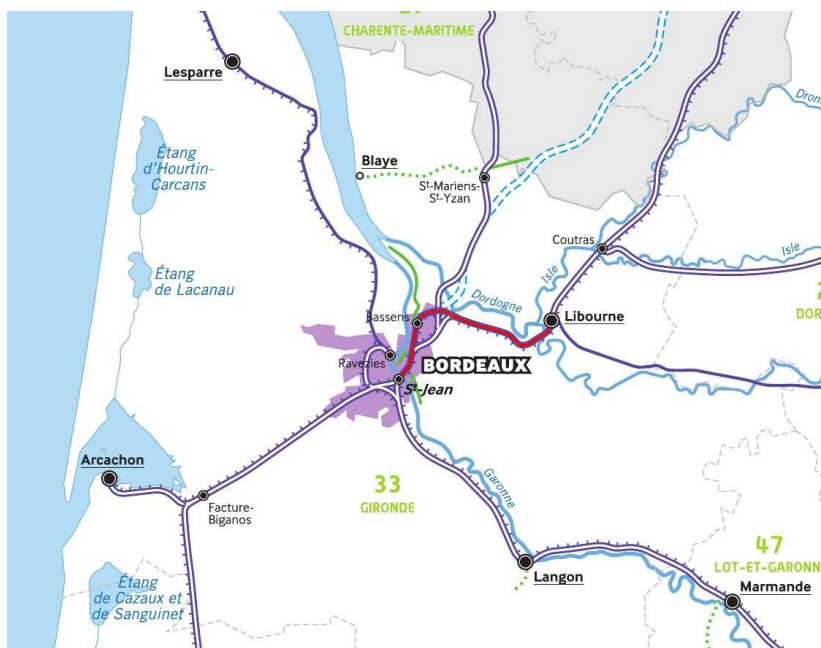
La société A'liénor, concessionnaire de l'autoroute, précise toutefois que, dans les secteurs où l'infrastructure n'a pu être suffisamment éloignée des habitations, des dispositifs adaptés tels que des merlons et des écrans phoniques permettent de limiter le niveau de bruit au droit des maisons, conformément à la réglementation applicable.

## LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le réseau ferroviaire cartographié pour l'échéance 2007 correspond aux sections de voies ferrées écoulant plus de 60 000 trains par an.

Sur le département de la Gironde, ces sections concernent la seule ligne n° 570 000 Paris-Bordeaux, comprise entre Libourne (bifurcation avec la ligne n° 629 000 Libourne-Bergerac) et la gare centrale de Bordeaux-Saint-Jean.

Elle apparaît en rouge sur la carte ci-contre :



Source : extrait carte du réseau ferré en Aquitaine - RFF - janvier 2011

### II.3.b - DÉMARCHES MISES EN ŒUVRE POUR LE PPBE DES INFRASTRUCTURES DE L'ÉTAT :

Le présent PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du Préfet de la Gironde par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du département. Il est le fruit d'une collaboration entre :

- la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Aquitaine, gestionnaire des routes nationales et autoroutes non concédées ;
- la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), gestionnaire des autoroutes concédées ;
- la Direction Régionale de Réseau Ferré de France (RFF) Aquitaine - Poitou-Charentes, gestionnaire des voies ferrées.

Il a vocation à traiter les points noirs du bruit (PNB) identifiés à partir des « cartes C » relatives au dépassement des valeurs limites du bruit.

L'élaboration de ce PPBE a été menée en trois étapes (conformément à la circulaire du 23 juillet 2008) :

- **Étape 1** : un **diagnostic** a été établi à partir de l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations afin d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites (cartes « C ») :
  - $L_{den} > 68$  dB(A) et  $L_n > 62$  dB(A) pour les routes et les lignes ferroviaires de type LGV ;
  - $L_{den} > 73$  dB(A) et  $L_n > 65$  dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles.

Cette phase a été réalisée :

- par la DREAL et la DDTM 33 pour les routes nationales et autoroutes non concédées ;
- par RFF pour la voie ferrée ;
- par ASF pour les autoroutes.

Elle a notamment mis en évidence qu'aucun bâtiment PNB (destiné à être traité au titre de cette première échéance) n'est concerné *a priori* par la multi-exposition.

- **Étape 2** : à l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, la seconde phase a consisté à **définir des mesures de protection appropriées**. Chaque gestionnaire

a conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leur coût.

Ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE, mais aussi les études complémentaires nécessaires et prévues sur cette même période pour poursuivre l'action, ce qui rend difficile la définition précise des moyens financiers à dégager.

- **Étape 3** : à partir des propositions faites par les différents gestionnaires, la DDTM 33 a rédigé un **projet de PPBE de l'État synthétisant les mesures proposées**.

Ce projet a été présenté en comité départemental de suivi du bruit dans le département de la Gironde<sup>(1)</sup> le 26 mars 2012.

Le projet de PPBE de l'État a ensuite été mis à la disposition du public du 02 Mai au 02 Juillet 2012 inclus.

À l'issue de cette procédure, seules deux remarques ont été formulées portant d'une part sur le réseau routier non concédé et d'autre part sur le réseau ferré.

N'étant pas de nature à modifier le projet mis à la disposition du public, ces observations ont été soumises aux gestionnaires des infrastructures concernées pour apporter une réponse individuelle aux usagers concernés.

Tous les gestionnaires d'infrastructures ont validé (par courriers figurant en annexe XVII du présent document) ce PPBE présentant pour chacun d'eux, le bilan des actions des 5 dernières années ainsi que les mesures envisagées pour les 10 ans à venir.

Ainsi, le PPBE de l'État peut être arrêté par le préfet de Gironde.

---

1. Le comité départemental de suivi du bruit en Gironde, créé par arrêté préfectoral du 16 décembre 2011, a pour objectif de fédérer l'ensemble des acteurs concernés par la lutte contre les nuisances sonores résultant d'activités humaines telles que celles citées à l'article R.572-1 du code de l'environnement et en particulier, les transports. À ce titre, il assure notamment le suivi de la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des PPBE ainsi que la mise en œuvre de l'information du public.

## III - 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'environnement ne définit aucun objectif quantifié.

Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des Points Noirs du Bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

### III-1 – IDENTIFICATION DES POINTS NOIRS BRUIT

Un point noir bruit (PNB) est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique (ZBC) engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre.

Les bâtiments se trouvant dans une zone de bruit critique ne sont pas tous des PNB, leur éligibilité supposant la satisfaction de trois conditions :

- typologie du bâtiment sensible ;
- critère acoustique ;
- critère d'antériorité.

#### TYPOLOGIE DU BÂTIMENT DIT « SENSIBLE »

Pour le bruit routier, un « point noir » bruit est un bâtiment d'habitation, de santé, de soins, d'enseignement ou d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale, ...), vérifiant d'une part un critère acoustique et d'autre part un critère d'antériorité par rapport à l'infrastructure concernée.

#### CRITÈRE ACOUSTIQUE

Le critère acoustique est vérifié lorsque le bâtiment est situé dans une zone où le bruit est dit critique, c'est-à-dire que l'indicateur acoustique LAeq, évalué à 2 mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées, atteint ou dépasse les valeurs suivantes :

Valeurs limites relatives aux contributions sonores dB(A) en façade (si une seule de ces valeurs est dépassée, le bâtiment peut être qualifié de point noir)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + Voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h-22h)	70	73	73
LAeq (22h-6h)	65	68	68
Lden	68	73	73
Ln	62	65	65

NB : un super point noir bruit est un point noir bruit où les valeurs limites diurnes et nocturnes (Lden et Ln) sont dépassées.

#### CRITÈRE D'ANTÉRIORITÉ

Les bâtiments qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 (date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs) ;
- 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 :
  - 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 arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R.121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
  - inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables ;
  - mise en service de l'infrastructure ;
  - publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L.571-10 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 L.571-10 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.

## III-2 – LES OBJECTIFS FIXÉS PAR LA RÉGLEMENTATION

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 définis par la circulaire du 25 mai 2004. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Dans les cas de **réduction du bruit à la source** (construction d'écran ou de modèle acoustique), les niveaux de bruit évalués en façade après la mise en place de ces traitements à la source ne devront pas dépasser les seuils suivants :

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
LAeq (6h-22h)	65	68	68
LAeq (22h-6h)	60	63	63
LAeq (6h-18h)	65	-	-
LAeq (18h-22h)	65	-	-

Dans le cas de réduction du bruit par **renforcement de l'isolement acoustique des façades**, l'objectif d'isolement acoustique à atteindre, est défini par les exigences définies ci après.

Les exigences d'isolement acoustique à respecter après achèvement des travaux sont les suivantes :

- $D_{nT,A,tr} \geq I$  (6h-22h) - 40 dB(A) pour la période diurne
- $D_{nT,A,tr} \geq I$  (6h-18h) - 40 dB(A) pour la période jour
- $D_{nT,A,tr} \geq I$  (18h-22h) - 40 dB(A) pour la période soirée
- $D_{nT,A,tr} \geq I$  (22h-6h) - 35 dB(A) pour la période nocturne

Dans tous les cas, l'isolement acoustique des façades devra être supérieur ou égal à 30 dB(A).

$D_{nT,A,tr}$  est l'isolement acoustique défini selon la norme NF EN ISO 717-1 et mesuré selon la norme NF S 31-057.

$I$  est l'indicateur de niveau sonore équivalent en façade des bâtiments calculé ou mesuré en dB(A) sur la période considérée (cf. tableau).

	Route ou LGV	Voies ferrées	cumul
I (6h-22h)	LAeq (6h-22h)	LAeq (6h-22h) - 3 dB(A)	L1 (⊕) L2
I (22h-6h)	LAeq (22h-6h)	LAeq (22h-6h) - 3 dB(A)	L1 (⊕) L2
I (6h-18h)	LAeq (6h-18h)	-	-
I (18h-22h)	LAeq (18h-22h)	-	-

(⊕) est l'addition au sens énergétique :  $I (6h-22h) = 10 \log [10^{L1/10} + 10^{L2/10}]$  pour le cumul, où L1 = I de la route ou LGV, et L2 = I de la voie ferrée.

### III-3 – 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.

La notion de « zone calme » est intégrée dans le code de l'environnement (article 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 ».

De fait, cette notion de « zones calmes » est plutôt réservée aux PPBE des agglomérations, étant entendu que 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.

Le présent PPBE n'est donc pas concerné, les abords des grandes infrastructures ne peuvent être considérés comme calmes.

## IV - DIAGNOSTIC DES ZONES AFFECTÉES PAR LE BRUIT

L'identification des zones affectées par le bruit s'est appuyée sur le croisement entre les travaux dits de première échéance de cartographie des voies (réglementation européenne) et les travaux précédemment menés dans le cadre de l'observatoire départemental (réglementation française). Les démarches PPBE et observatoire visent en effet les mêmes objectifs.

Pour mémoire, la démarche observatoire du bruit des infrastructures terrestres s'inscrit dans la politique de lutte contre le bruit définie par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992. Elle précède la définition d'un programme de résorption des points noirs bruits.

### IV.1 – ZONES AFFECTÉES PAR LE BRUIT SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL ET AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ

Le réseau routier national non concédé en Gironde comprend la rocade de Bordeaux (A630 et RN230), la voie sur berge A631, les sections non concédées des autoroutes A62 et A63, l'A660 et son prolongement en RN250, la RN89, la RN10 (sections Nord et Sud) et l'itinéraire à très grand gabarit RN524.

Les trafics observés sur ce réseau font que la grande majorité des axes évoqués ci-dessus est concernée par les travaux dits de « 1ère échéance », cartes et PPBE. Seule la RN524 au sud de l'A62 connaît un trafic inférieur à 16 400 véhicules/jour, mais à néanmoins été intégrée au présent PPBE.

Le tableau ci-contre présente les résultats globaux en termes de ZBC par type de voirie :

Type de voirie	Voie	ZBC recensées
<b>Autoroutes non concédées</b>	A 62	4
	A 63	6
	A 630	22
	A 631	3
	A 660	5
	<b>total</b>	<b>40</b>
<b>Routes nationales</b>	N 10	34
	N 230	13
	N 250	6
	N 524	47
	N563	1
	N 89	18
	<b>total</b>	<b>119</b>
<b>Total</b>	<b>159</b>	

De ces ZBC recensées, ne seront retenues que celles contenant des bâtiments sensibles (habitat ou école ou hôpital ou établissement à caractère social).

Les données issues de l'observatoire du bruit des transports terrestres sur le périmètre cartographié dans le cadre de la directive sont les suivantes :

Infrastructures routières	ZBC recensée avec PNB	Nombre total de bâtiments d'habitation PNB	Nombre total de logements PNB	Nombre et type d'établissements sensibles PNB	Population exposée dans les PNB		
					Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
<b>autoroutes</b>	A 62	3	49	49	0	147	84
	A 63	4	12	54	0	162	150
	A 630	9	60	252	0	756	471
	A 631	2	9	17	0	51	48
	A 660	1	1	1	0	3	0
	<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>131</b>	<b>373</b>	<b>0</b>	<b>1119</b>	<b>753</b>
<b>routes nationales</b>	N 10	12	69	78	0	234	219
	N 89	13	114	134	0	402	366
	N 230	3	11	16	0	48	6
	N 250	1	9	9	0	27	9
	N 524	39	190	223	0	669	159
	<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>393</b>	<b>460</b>	<b>0</b>	<b>1380</b>	<b>759</b>
<b>Autoroutes &amp; Nationales non concédées</b>	<b>87</b>	<b>524</b>	<b>833</b>	<b>0</b>	<b>2499</b>	<b>1512</b>	

Sur ces itinéraires, on dénombre ainsi un total de 87 ZBC comportant des points noirs bruit potentiels.

Le tableau ci-dessous présente les résultats en termes de nombre et type de bâtiment PNB par type de voirie :

Type de voirie	Nombre de ZBC avec PNB	Nombre de PNB				
		total	dont super PNB *	dont de type enseignement	dont de type santé	dont de type social
<b>Autoroutes non concédées</b>	19	131	73	0	0	0
<b>Routes nationales</b>	68	393	213	0	0	0
<b>Total</b>	<b>87</b>	<b>524</b>	<b>286</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* super point noir bruit : point noir bruit où les valeurs limites diurnes et nocturnes (Lden et Ln) sont dépassées.

**Les PNB répertorié sur le réseau routes nationales / autoroutes non concédées ne concernent que des bâtiments d'habitation.**

Après analyse des documents par le maître d'ouvrage, 18 de ces ZBC ne peuvent contenir de PNB pour les motifs suivants :

sur la RN10 Nord ;

- ZBC n°15 à Cézac : protections réalisées dans le cadre de l'opération de mise à 2x2 voies de la RN10 sur la section « Marsas à limite Nord de la Gironde »,
- ZBC n°18-20 à Marsas, n°21-22 à Gauriaguet, n°23-24 à Peujard, n°27-29 à Virsac et n°25-28 à Aubie-et-Espessas : protections réalisées dans le cadre de l'opération de mise à 2x2 voies sur la section « Bois de Lion - Cavignac »,

sur la RN230 ;

- ZBC n°82 à Cenon et n°83 à Artigues-près-Bordeaux : étude de niveau avant-projet réalisée en 2010, niveaux de bruit inférieurs aux seuils PNB,

sur l'A630 ;

- ZBC n°66 à Pessac : étude d'avant-projet réalisée en 2010, niveaux de bruit inférieurs aux seuils PNB,
- ZBC n°68 à Gradignan et n°70 à Villenave-d'Ornon : protections réalisées dans le cadre de la mise à 2x3 voies de la rocade A630 sur la section A62/A63,
- ZBC n°71 à Villenave-d'Ornon : protections réalisées dans le cadre de la mise à 2x3 voies de la rocade A630 sur la section Arcins / A62,

sur l'A631 ;

- ZBC n°91 à Bordeaux : absence de bâtiment à usage d'habitation en PNB potentiel.

**Le nombre total de bâtiments PNB finalement pris en compte s'élève à 430, soit 1851 personnes concernées selon les estimations (hypothèse retenue : 1 logement ~3 habitants).**

Infrastructures routières	ZBC recensée avec PNB	Nombre total de bâtiments d'habitation PNB	Nombre total de logements PNB	Nombre et type d'établissements sensibles PNB	Population exposée dans les PNB		
					Lden > 68 dB(A)	Ln > 62 dB(A)	
<b>autoroutes</b>	A 62	3	49	49	0	147	84
	A 63	4	12	54	0	162	150
	A 630	5	40	132	0	396	186
	A 631	1	8	12	0	36	33
	A 660	1	1	1	0	3	0
	<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>110</b>	<b>248</b>	<b>0</b>	<b>744</b>	<b>453</b>
<b>routes nationales</b>	N 10	1	1	1	0	3	3
	N 89	13	117	138	0	402	366
	N 230	1	2	2	0	6	0
	N 250	1	9	9	0	27	9
	N 524	39	191	225	0	669	159
	<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>320</b>	<b>375</b>	<b>0</b>	<b>1107</b>	<b>537</b>
<b>Autoroutes &amp; Nationales non concédées</b>		<b>69</b>	<b>430</b>	<b>623</b>	<b>0</b>	<b>1851</b>	<b>990</b>

L'ensemble des ZBC retenues contenant des PNB potentiels sur le réseau non concédé est cartographié et figure en annexe XI du présent document.

## IV.2 – ZONES AFFECTÉES PAR LE BRUIT SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ

A l'issue de leur recensement en 2008-2009, **56 points noirs du bruit** à traiter ont été identifiés dans le département de la Gironde au droit des sections d'autoroute A10 et A62 à 2x2 voies :

Autoroute	Commune	Nombre de PNB
A10	Saint Christoly de Blaye	4
	Virzac	1
A62	Saint Selve	5
	Illats	1
	Barsac	2
	Preignac	11
	Fargues	5
	Toulenne	10
	Langon	13
	Brannens	1
	Pondurat	2
	Aillas	1

Les 5 PNB de l'A10 sont déjà tous traités. Pour ceux de l'A62, les opérations sont en cours et plusieurs réalisations ont déjà abouti.

## IV.3 – ZONES AFFECTÉES PAR LE BRUIT SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Pour prendre en compte la thématique du bruit dans le domaine ferroviaire, Réseau Ferré de France (RFF) a élaboré une fiche de cadrage intitulée « Les efforts entrepris depuis 10 ans par le système ferroviaire pour réduire le bruit ferroviaire » (figurant en annexe XV du présent PPBE). C'est ainsi que la direction régionale Aquitaine Poitou-Charentes de RFF s'est engagée dans la politique nationale de lutte contre les nuisances sonores depuis plusieurs années.

Dans le cadre de l'observatoire du bruit et de la résorption des points noirs du bruit, RFF a fait réaliser une étude acoustique identifiant les ZBC et les PNB aux abords des grandes lignes ferroviaires traversant l'agglomération de Bordeaux.

Les conclusions de cette étude présentées en avril 2004 font ressortir 3 éléments majeurs pour l'agglomération :

- la gêne nocturne est plus élevée que la gêne diurne due au trafic de fret ;
- plus de 30 ZBC recensées représentant environ une centaine de PNB ;
- une augmentation prévisible de 50% du nombre d'habitations dont le niveau sonore en façade dépassera le seuil de gêne, d'après les simulations acoustiques prenant en compte l'évolution du trafic à l'horizon 2030, tout en tenant compte de l'impact de la LGV Sud Europe Atlantique.

Pour mémoire, le présent PPBE s'intéresse aux infrastructures ferroviaires de Gironde dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages. Dans le département, l'unique ligne dépassant le seuil fixé est celle reliant Bordeaux à Paris (ligne n° 570 000), sur la section comprise entre Bordeaux et Libourne.

Sont concernées :

- la commune de Bassens avec 4 ZBC recensées représentant 18 PNB, exclusivement des maisons individuelles, dont 15 situées en Ba2, à proximité de la gare ;
- la commune de Lormont. Les études mettent en évidence 5 ZBC représentant 14 PNB, composés de 11 maisons individuelles et de 3 immeubles, soit au total 47 logements (sans compter une zone L6 située sur la ligne de Nantes à Bordeaux). Les zones L1 et L2 comprennent 8 bâtiments PNB et

26 logements individuels. Cet état des lieux ne prend pas en compte les projets d'urbanisation future de la ville (éco-quartier de Carriet, cascades de Garonne à Lissandre) qui devront faire l'objet de mesures préventives à la charge des constructeurs.

Par ailleurs, dans le cadre de la réalisation de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Bordeaux ou des travaux de suppression du Bouchon Ferroviaire de Bordeaux (BFB), les dispositifs de protection sont définis dans le respect de la réglementation en vigueur, imposant au maître d'ouvrage une obligation de résultats selon les articles L.571-9 et L571-10 du code de l'environnement et décrets d'application n° 95-21 et 95-22 du 9 janvier 1995.

Les indicateurs de gêne et les seuils réglementaires à prendre en considération dans le cas des projets ferroviaires sont fixés par l'arrêté du 8 novembre 1999. Ces seuils sont fonction :

- de l'usage et de la nature des locaux ;
- des caractéristiques de l'infrastructure ;
- de l'ambiance sonore initiale.

Dans le cadre des dossiers d'enquêtes d'utilité publique et des concertations menées avant et pendant l'établissement de ces dossiers, les seuils de bruit à atteindre ont été définis comme suit :

- pour la ligne nouvelle et ses raccordements, du sud de Tours à Ambarès-et-Lagrave, l'aire d'étude se trouvant en zone d'ambiance sonore modérée, le seuil dimensionnant est le seuil diurne, fixé à 60 dB(A) en façade.  
L'ensemble des engagements de RFF a été retranscrit dans les dossiers d'engagement de l'État, et s'applique au futur concessionnaire de la ligne, au titre du contrat de concession.
- pour la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux, l'aire d'étude se situe en zone d'ambiance non modérée. Le seuil dimensionnant pour les logements est le seuil nocturne, fixé à 63 dB(A) en façade.

Le traitement des ZBC recensées sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave est prévu dans le périmètre des travaux de la ligne à grande vitesse SEA. On compte 3 ZBC représentant 10 PNB pour autant de logements.

Les communes de Bordeaux, Cenon et Floirac sont pour leur part concernées par les travaux de suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux. Les études acoustiques réalisées dans le cadre de l'étude d'impact pour la deuxième étape de la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux (août 2008) ont permis de dresser le bilan suivant :

- pour la commune de Bordeaux, 2 ZBC ont été mises en évidence représentant 15 PNB composés de 10 maisons individuelles et de 5 immeubles, soit 111 logements au total ;
- pour la commune de Cenon, 3 ZBC ont été mises en évidence, représentant 70 PNB composés de 65 maisons individuelles et de 5 immeubles, soit 152 logements au total ;
- pour la commune de Floirac, 2 ZBC ont été mises en évidence, représentant 3 PNB composés de 3 maisons individuelles, soit 3 logements au total.

Communes traversées	ZBC recensée avec PNB	Nombre total de bâtiments d'habitation PNB	Nombre total de logements PNB	Nombre et type d'établissements sensibles PNB	Population exposée dans les PNB Lden > 68 dB(A)
<b>BORDEAUX</b>	2	15	111	0	333
<b>FLOIRAC</b>	2	3	3	0	9
<b>CENON</b>	3	70	152	0	456
<b>LORMONT</b>	5	14	47	0	141
<b>BASSENS</b>	4	18	18	0	54
<b>AMBARÈS</b>	3	10	10	0	30
<b>TOTAL</b>	<b>19</b>	<b>130</b>	<b>341</b>	<b>0</b>	<b>1023</b>

## V - BILAN DES ACTIONS RÉALISÉES DEPUIS 2001

### V-1 – LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL ET AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ

Au cours des dix dernières années, certains riverains du réseau routier national ont pu bénéficier de protections dites « à la source » (merlons et murs) réalisées dans le cadre des opérations suivantes :

- mise à 2x2 voies de la RN10 entre Marsas et la limite Gironde / Charente Maritime, opération déclarée d'utilité publique le 7 juin 1996 ;
- mise à 2x3 voies de la rocade A630 de Bordeaux entre les échangeurs n<sup>os</sup> 15 et 19 (section A62/A63), opération déclarée d'utilité publique le 23 février 1999 ;
- mise à 2x2 voies de l'A660 entre Le Teich et La Hume, opération déclarée d'utilité publique le 2 septembre 2004 ;
- mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 de Bordeaux entre les échangeurs n<sup>os</sup> 2 et 4, opération non assujettie à l'obligation d'enquête publique dont la mise en service est intervenue en mars 2006.

On citera également la réduction des nuisances sonores des voies rapides urbaines de Bordeaux, opération déclarée d'utilité publique le 6 juin 2005. Pour mémoire, cette opération exclusivement consacrée à la mise en œuvre de protections contre le bruit sur 25 quartiers a été décidée sur la base d'objectifs volontaires, et non par obligation réglementaire.

L'annexe XII du présent PPBE dresse l'inventaire de ces protections.

### V-2 – LE RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ

#### Contexte général

Les sections autoroutières concédées à ASF dans le département de la Gironde relèvent chacune d'un contexte spécifique très différent de l'une à l'autre, en particulier vis-à-vis du cadre réglementaire relatif à la protection des riverains contre le bruit.

Les référentiels indiqués à cette page ont été définis lors des enquêtes publiques propres aux sections concernées puis validés par la DUP correspondante.

Le tableau suivant dresse une synthèse des contextes réglementaires propres à ces sections.

Autoroute	Section	Configuration	Mise en service	Niveau de protection des riverains
A10	Limite dpt 17 – BPV Virsac	2 x 2 voies	1981	Résorption des Points Noirs du Bruit
A10	BPV Virsac – Rocade Bordeaux	2 x 3 voies	2002	Objectif hybride : 62 dB(A) de jour / 57 dB(A) de nuit
A89	Limite dpt 24 – Libourne ouest	2 x 2 voies	2001	Arrêté du 5 mai 1995 <sup>(1)</sup> (liaison nouvelle)
A62	Limite dpt 47 – La Brède	2 x 2 voies	Décembre 1975 <sup>(2)</sup> puis mai 1979	Résorption des Points Noirs du Bruit

<sup>(1)</sup> Arrêté ministériel postérieur à l'enquête publique mais dont le respect des préconisations est cependant retenu dans le cadre de la mise au point du projet.

<sup>(2)</sup> Section La Brède / Langon

## Actions générales

Réseau concerné	Période	Action réalisée sur les PNB
<b>A62</b>	1999-2000	premier recensement des PNB
	2000-2007	premier programme de résorption des PNB
	2008	mise à jour générale du recensement <sup>(1)</sup> , en intégrant notamment l'indicateur européen LDEN (dispositions de la circulaire du 25 juin 2004)
	2010	vérifications formelles et détaillées des nouveaux PNB (type et antériorité), et lancement de leur programme de résorption études d'opportunité et de faisabilité visant à déterminer les secteurs à traiter par protection à la source (écran ou merlon)
<b>A10</b>	2007 – 2008	étude acoustique et premier recensement intégrant notamment l'indicateur européen LDEN (dispositions de la circulaire du 25 juin 2004)
	2009	vérifications formelles et détaillées des PNB (type et antériorité), et lancement de leur programme de résorption

<sup>(1)</sup> PNB pré-recensés sur base du critère d'exposition sonore et d'une analyse sommaire des critères d'antériorité et d'usage du bâtiment (photos aériennes).

### V.2.a – ACTIONS RÉALISÉES SUR L'AUTOROUTE A10 :

- Actions réalisées lors de la construction de l'autoroute**

Les déblais excédentaires de matériaux stériles, générés pendant la phase terrassement de la section autoroutière, furent employés à la réalisation de merlons ou modelés au droit de certains hameaux ou logements situés aux proches abords de l'infrastructure autoroutière.

Depuis la mise en service de l'A10, ces dispositifs, d'un linéaire total d'environ 2200 ml, contribuent à améliorer le confort sonore des riverains des secteurs concernés.

La localisation de ces dispositifs est précisée dans le tableau suivant :

Type de dispositif	Sens	PR début	PR fin	Longueur (ml)	Hauteur (m)
Merlon	Paris -> Bordeaux	511,90	512,21	320	1,50
Merlon	Bordeaux -> Paris	516,00	516,25	250	1,00 à 2,50
Merlon	Paris -> Bordeaux	516,45	516,58	150	1,00 à 2,00
Merlon	Paris -> Bordeaux	519,62	519,85	230	3,50
Merlon	Bordeaux -> Paris	524,67	524,90	230	2,50 à 3,00
Merlon	Bordeaux -> Paris	525,00	525,20	200	3,00 à 3,50
Merlon	Paris -> Bordeaux	525,11	525,35	270	2,00 à 3,50
Merlon	Paris -> Bordeaux	525,53	525,65	150	3,00
Mur de clôture	Paris -> Bordeaux	525,65	525,73	80	1,50
Merlon	Paris -> Bordeaux	525,86	526,20	340	2,50

- Actions réalisées pour la résorption des PNB**

Réalisation de 5 protections individuelles :

Année	Commune	Nombre	Coût d'époque (k€ TTC)
2010	Saint Christoly de Blaye	4	47,5
	Virsac	1	10,4
<b>S/total programme (achevé)</b>		<b>5</b>	<b>57,9</b>



• **Protections réalisées dans le cadre de l'élargissement à 2x3 voies (Virzac / Lormont)**

Cette section autoroutière construite originellement par l'État est exploitée par ASF depuis le 15 octobre 1998.

Avant élargissement, cette section était déjà équipée d'un certain nombre d'écrans antibruit réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de l'État.

Une mise à niveau notable a toutefois été effectuée lors de l'élargissement en regard des objectifs retenus dans le cadre de cette opération.

Le tableau suivant récapitule les ouvrages de protection à la source réalisés entre 1993 et 2001 :

Type de protection	Sens	PR début	PR fin	Longueur (ml)	Hauteur (m)	
Merlon	Paris -> Bordeaux	526,76	527,30	540	4,50 à 5,00	
Écran bois sur GBA	Paris -> Bordeaux	527,28	528,11	870	2,00	
Merlon	Paris -> Bordeaux	528,10	528,32	220	2,00	
Écran bois sur GBA	Paris -> Bordeaux	529,44	529,86	420	2,00	
Écran bois sur GBA	Paris -> Bordeaux	529,85	530,30	450	2,00	
Merlon	Paris -> Bordeaux	530,90	531,05	150	2,50	
Écran bois sur GBA	Paris -> Bordeaux	534,96	535,87	990	2,00	
Longrine Béton Armée	Paris -> Bordeaux	535,87	536,43	560	1,40	
Longrine Béton Armée	Bordeaux -> Paris	536,80	537,060	260	1,40	
Mur béton de bois	Paris -> Bordeaux	536,98	537,24	285	4,00	
Mur béton de bois	Bordeaux -> Paris	537,04	537,21	190	4,00	
Écran bois /transparent	Bordeaux -> Paris	537,31	537,60	295	3,00	
Merlon	Bordeaux -> Paris	537,60	537,92	320	3,00	
Mur béton de bois	Bordeaux -> Paris	537,96	538,25	290	3,00	
Mur béton de bois	Paris -> Bordeaux	538,23	538,52	290	2,00	
Merlon	Bordeaux -> Paris	538,24	538,31	70	3,00	
Mur béton de bois	Bordeaux -> Paris	538,30	538,52	220	3,00	
Mur béton de bois	Bordeaux -> Paris	538,53	538,72	200	3,00	
Écran bois sur GBA	Bordeaux -> Paris	538,72	538,86	140	3,00	
Mur béton de bois	Paris -> Bordeaux	539,97	540,06	90	5,00	
Mur béton de bois	Paris -> Bordeaux	540,04	540,27	230	5,00	
Écran mixte bois/transparent	Paris -> Bordeaux	540,27	540,37	100	5,00	
Écran sur Merlon	Merlon	Paris -> Bordeaux	540,37	540,49	125	3,00
	Écran bois		540,37	540,50	135	2,00
Mur béton de bois	Paris -> Bordeaux	540,89	541,16	280	4,00	
Écran transparent sur GBA	Paris -> Bordeaux	541,16	541,24	75	2,00	
Mur béton de bois	Paris -> Bordeaux	541,24	542,14	900	4,00	
Mur béton de bois	Paris -> Bordeaux	542,14	542,28	140	6,00	
Merlon	Paris -> Bordeaux	542,65	542,89	240	2,50	
<b>Linéaire total cumulé d'écrans</b>				<b>7410 ml</b>		
<b>Linéaire total cumulé de merlons</b>				<b>1665 ml</b>		

Ces protections à la source ont été complétées de 140 protections individuelles réalisées entre 2001 et 2007 et réparties sur les communes de :

- Saint André de Cubzac ;
- Cubzac Les Ponts ;
- Saint Vincent de Paul ;
- Saint Loubès ;
- Ambarès et Lagrave ;
- Sainte Eulalie ;
- Carbon Blanc ;
- Lormont.

### • Protections supplémentaires réalisées en partenariat

Dans le cadre de sa politique volontariste, ASF a cofinancé la réalisation de plusieurs protections complémentaires :

- 1 protection individuelle sur la commune de Saint André de Cubzac ;
- plusieurs écrans antibruit au niveau des communes d'Ambarès et Lagrave, Carbon-Blanc et Sainte-Eulalie, dont le détail est le suivant :

Type de protection	Sens	PR début	PR fin	Longueur (m)	Hauteur (m)
Écran béton de bois	Paris -> Bordeaux	537,24	537,29	55	4,00
Écran béton de bois	Paris -> Bordeaux	537,67	537,89	230	2,00
Écran béton de bois	Paris -> Bordeaux	537,99	538,23	235	2,00
Écran béton de bois sur GBA	Paris -> Bordeaux	540,52	540,61	90	2,00
Écran béton de bois	Bordeaux -> Paris	540,53	540,86	330	3,00
Écran béton de bois	Paris -> Bordeaux	540,60	540,73	130	3,00 à 4.00
Écran béton de bois	Paris -> Bordeaux	540,73	540,91	180	
Longrine Béton Armé	Bordeaux -> Paris	540,86	540,98	120	1,40
Écran béton de bois sur GBA	Bordeaux -> Paris	540,98	541,12	140	2,50
Écran transparent sur GBA	Bordeaux -> Paris	541,12	541,19	75	2,50
Écran béton de bois sur GBA	Bordeaux -> Paris	541,19	541,28	90	2,50
<b>Linéaire total cumulé d'écrans</b>				<b>1675 ml</b>	

### • Actions non spécifiques mais contribuant à limiter les nuisances

À l'occasion des chantiers de renouvellement des couches de roulement, la section périurbaine de l'autoroute A10 a été revêtue d'un enrobé drainant de faible granulométrie (0/6mm), réduisant fortement l'émission sonore du flot de véhicules.

Notons que l'entretien des chaussées circulées, et plus particulièrement le renouvellement de la couche de roulement, répondent à de nombreux critères. Les qualités acoustiques en font partie, mais la plupart de ces critères portent sur la sécurité des usagers et la pérennité de la chaussée.

Ainsi, les actions relatives aux revêtements peu bruyants récemment mis en œuvre sont signalées à titre informatif. Cependant, elles ne peuvent nullement être considérées comme un gage permanent de qualité acoustique.

## V.2.b – ACTIONS RÉALISÉES SUR L'AUTOROUTE A62 :

Les actions réalisées sur cet axe sont de natures variées :

- réalisation d'un merlon de protection des villas ASF et du lotissement limitrophe au niveau de l'échangeur de Langon (n°3), en sens Toulouse -> Bordeaux ;
- acquisition d'un logement très exposé au PR 33,75 en sens Toulouse -> Bordeaux (commune de Toulonne) ;
- réalisation de 19 protections individuelles.

Le tableau suivant détaille les protections individuelles réalisées :

Année	Commune	Nombre	Coût d'époque (k€ TTC)
2004	Fargues	2	18,0
2005	Saint-Selve	2	11,5
	Preignac	1	7,1
	Fargues	1	8,0
	Saint Pierre de Mons	2	10,6
<b>S/total premier programme</b>		<b>8</b>	<b>55</b>
2010	Saint-Selve	1	5,4
	Preignac	4	36,0
	Fargues	3	26,2
2011	Saint-Selve	1	12,9 (dont 5,2 en 2010)
	Barsac	1	23,3 (dont 9,3 en 2010)
	Preignac	1	10,0 (dont 4,0 en 2010)
<b>S/total programme en cours</b>		<b>11</b>	<b>114</b>

Notons en outre que des actions non spécifiques mais contribuant à limiter les nuisances ont également été menées.

## V.2.c – ACTIONS RÉALISÉES SUR L'AUTOROUTE A89 :

Il faut avant tout préciser que cette infrastructure n'a pas été cartographiée dans le cadre de l'observatoire du bruit considérant que les seuils de trafic n'ont pas été dépassés (trafic inférieur à 16 400 véhicules /jour).

Cette section d'autoroute a été conçue aux normes des standards les plus récents, en anticipant notamment les préconisations de l'arrêté ministériel du 5 mai 1995, dont la parution a été postérieure à l'enquête publique de l'A89.

Les sites bâtis au droit desquels l'adaptation du tracé ou du profil en long de l'autoroute n'ont pas été possibles, ou n'ont pas permis à eux seuls de contenir les nuisances sonores en-dessous des valeurs limites, ont fait l'objet d'actions spécifiques : acquisition, réalisation d'un merlon ou d'un écran, protection individuelle.

Le tableau suivant récapitule les ouvrages réalisés lors de la construction de l'autoroute :

Type de protection	Sens	PR début	PR fin	Longueur (m)	Hauteur (m)
Merlon	Bordeaux -> Brive	20,350	21,150	800	2.85 à 3.70
Écran	Bordeaux -> Brive	23,530	23,690	160	1
Écran transparent	Brive -> Bordeaux	24,312	24,852	540	1,465
Écran transparent	Bordeaux -> Brive	24,312	24,852	540	1,465
Écran bois	Brive -> Bordeaux	25,350	25,550	200	1
Écran bois	Brive -> Bordeaux	25,750	25,950	200	1
Écran bois sur GBA	Bordeaux -> Brive	32,300	33,550	1250	2,15
Écran bois sur GBA	Brive -> Bordeaux	32,683	33,248	565	2,25
Écran bois sur GBA	Brive -> Bordeaux	33,623	33,948	325	2,25
Merlon	Brive -> Bordeaux	33,900	34,300	400	1.1 à 1.3
Merlon	Bordeaux -> Brive	33,900	34,350	450	3,4
Merlon	Bordeaux -> Brive	34,650	35,400	750	3
Merlon	Bordeaux -> Brive	35,500	35,950	450	2,5
Merlon	Bordeaux -> Brive	36,300	37,000	700	2,5
Merlon	Brive -> Bordeaux	37,490	37,590	100	2,5
Merlon	Brive -> Bordeaux	39,650	39,850	200	3
Merlon	Brive -> Bordeaux	46,050	46,950	900	1.7 à 2
Merlon	Brive -> Bordeaux	51,100	51,400	300	3
Merlon	Brive -> Bordeaux	52,550	52,700	150	2,4
Merlon	Bordeaux -> Brive	52,800	53,550	750	3,2
Merlon	Brive -> Bordeaux	53,850	54,400	550	2,8
<b>Linéaire total cumulé d'écran</b>				<b>3780 ml</b>	
<b>Linéaire total cumulé de merlon</b>				<b>6500 ml</b>	

Ces protections ont été complétées de 2 isolations de façade.

Notons par ailleurs que l'autoroute A89 est également équipée de plus de 9km cumulés de glissières béton armé (GBA), réalisés vis-à-vis des impératifs de sécurité mais participant indirectement à l'atténuation des nuisances sonores.

Dans leurs ensembles, les protections sont conçues sur la base des trafics prévisionnels à +20 ans par rapport à la mise en service. Ainsi, aucune protection complémentaire n'a été nécessaire depuis l'ouverture de cette section en 2001.

Notons en outre que des actions non spécifiques mais contribuant à limiter les nuisances ont également été menées.

La section d'autoroute A89 entre Coutras (échangeur n°11) et la limite départementale Gironde / Dordogne est revêtue depuis 2009 d'un BBTM (béton bitumineux très mince) 0/6mm, enrobé de faible granulométrie qui figure également parmi les produits courants les moins bruyants.

## V-3 – LE RÉSEAU FERROVIAIRE

### Modification de ligne classique : suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux (BFB)

Les premiers murs antibruit entre la gare Saint-Jean et la gare de la Benauges sont réalisés. Les murs antibruit entre l'ancienne gare de la Benauges et la bifurcation de Cenon sont en cours de réalisation (début : été 2011, fin : 2013).

### Opérations « Points Noirs Bruit »

L'observatoire du bruit des transports a préconisé une phase expérimentale préalable permettant de déterminer les techniques et les coûts précis avant mise en place d'un programme systématique. Lors du comité de pilotage du 26 août 2004, une première liste de « zones critiques » a été dressée pour un programme en deux tranches en sélectionnant les ZBC prioritaires sur la base des critères suivants :

- le nombre de logements exposés et le niveau de gêne en distinguant le nombre de logements exposés à un niveau de bruit situé entre 68 et 73 dB(A). Ceci en situation actuelle et à l'horizon 2030 ;
- le ratio coût/logement protégé ;
- le classement ou non en Zone Urbaine Sensible (ZUS) de la ZBC ;
- la situation de la voie par rapport au site car dans ce programme pilote, RFF souhaitait avoir les 3 cas de figure : plain-pied, tranchée et remblai.

Ce premier programme qualifié de « programme expérimental », puisqu'il s'agit des premiers programmes de traitement de points noirs bruit ferroviaire en Aquitaine, concerne 11 ZBC identifiées sur les communes de Bassens, Bègles, Bordeaux, Lormont, Pessac et Talence. Il comprend 2 tranches de réalisation.

Une première tranche (programme expérimental n° 1) qui est en cours de travaux concerne 7 secteurs sur Bègles, Bordeaux, Lormont et Pessac pour un montant de 6,3 M€ HT courant.

Une seconde tranche (Programme expérimental n° 2) concerne 6 secteurs sur Bassens, Bègles, Pessac et Talence pour un montant de 6,6 M€ HT courant, non comprises les études d'avant projet (AVP) du solde des PNB à traiter sur l'agglomération bordelaise (pour un montant de 0,5M€). Il pourrait être réalisé à la suite du programme n° 1.

### TRAVAUX SUR LA COMMUNE DE LORMONT

Les travaux sur la commune de Lormont prévus dans le cadre du programme expérimental n°1 se sont achevés en 2010.

2 ZBC, L1 (place des fleurs / avenue des acacias) et L2 (place des rosiers / avenue de glaieuls), ont été traitées à l'aide de murs acoustiques. Il s'agissait uniquement de bâtiments de logements de type pavillonnaires (1 bâtiment = 1 logement) ou de maison individuelles en bande (pavillons accolés par les pignons). Tous les bâtiments identifiés comportent un rez-de-chaussée et un 1<sup>er</sup> étage.

ZBC	Caractéristiques des écrans				N <sup>bre</sup> total de logements PNB protégés	N <sup>bre</sup> de logements PNB protégés uniquement par l'écran	N <sup>bre</sup> de logements PNB nécessitant un traitement de façade complémentaire
	Long (m)	Hauteur (m)	Surface (m <sup>2</sup> )	Contraintes			
L1/1	115	2,5	288		8	8	0
L1/2	35	1	35	franchissement pont-rail			0
L2	215	2,5	538	franchissement pont-rail	18	1	17
TOTAL	365		861		26		17

Les traitements de façades seront réalisés à l'issue des mesures acoustiques qui seront faites pour la recette de l'écran acoustique.

## **VI - PROGRAMMATION D' ACTIONS DE PRÉVENTION 2011-2015**

### **VI-1 – MISE À JOUR DU CLASSEMENT SONORE DES VOIES**

De nombreuses infrastructures de transport terrestres (routières et ferroviaires) de la Gironde disposent d'un classement sonore (cf. annexe XIV. LE CLASSEMENT SONORE).

Cependant, certains paramètres ayant servi au classement ont évolué (trafics, vitesses...), des voies nouvelles ont été ouvertes, etc.

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, doit être mis à jour.

Ainsi, les gestionnaires d'infrastructures transmettent à l'État les données d'entrée utiles à la révision du classement sonore sur le territoire.

Les communes concernées par un classement sonore (nouveau ou révisé) sont consultées avant l'approbation de nouveaux arrêtés et doivent intégrer ce document dans l'annexe de leur document d'urbanisme opposable (POS, PLU, ...) par simple mise à jour.

### **VI-2 – MESURES EN MATIÈRE D'URBANISME**

Les démarches nationales et européennes qui sont menées sur le département permettent d'informer le public. Elles facilitent la mise en cohérence des plans d'actions de chacun des maîtres d'ouvrages. Ces diagnostics n'auront que peu d'influence sur les projets d'aménagement des collectivités territoriales, s'ils ne sont pas mis en perspective avec les autres problématiques de l'aménagement, dans les diagnostics territoriaux, dans les plans locaux d'urbanisme et dans les schémas de cohérence territoriaux, ceci dans le cadre d'une analyse systémique qui intègre toutes les données du développement urbain.

Sans cette mise en perspective, ces cartographies n'auront pas tout leur sens.

#### **Amélioration du volet « bruit » dans les porter à connaissance (PAC) de l'État**

La loi définit le rôle de l'État et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (PLU, SCOT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux (à savoir équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes) dans le respect du développement durable, tels que définis à l'article L.121-1 du Code l'Urbanisme.

Deux outils assurent l'implication de l'État : le « Porter à Connaissance » et l'association des services de l'État à la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme.

Le Porter à Connaissance fait la synthèse des dispositions particulières applicables au territoire telles les directives territoriales d'aménagement, les dispositions relatives aux zones de montagne et au littoral (...), les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général... Il transmet également les études techniques dont dispose l'état en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

## VII - ACTIONS DE RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES SUR LE RÉSEAU ROUTIER NON CONCÉDÉ

### Mesures de prévention

L'État s'engage à intégrer la problématique acoustique dans le choix des techniques de réalisation de couches de roulement des chaussées, en construction et réfection.

### Mesures de réduction

Tous les points noirs du bruit (PNB) potentiels identifiés lors du diagnostic feront l'objet d'une étude acoustique. Au regard du nombre de logements PNB ainsi identifié, la population concernée est estimée sommairement à environ 1 850 habitants (hypothèse retenue de 3 habitants par logement).

Ces études acoustiques ont pour premier objet, de niveau « avant-projet », de déterminer si les bâtiments repérés comme susceptibles d'être des PNB remplissent bien la triple condition de niveau sonore supérieur à l'un des seuils PNB, d'occupation à usage d'habitation et d'antériorité de cet usage.

Lorsque la qualification de PNB sera confirmée, les études détaillées (de niveau « projet ») seront engagées, soit pour définir précisément les implantations et dimensions des écrans dans le cas des protections à la source, soit pour définir les travaux d'amélioration de l'isolement des bâtiments dans le cas des isolations de façades.

## VII-1 – ÉTUDES PROGRAMMÉES

### Études de protection à la source programmées

Des études de protection à la source seront réalisées pour les ZBC suivantes :

- A62 - ZBC n° 47 (Cadaujac) pour les sections rue des Roses – Delubes et Plaine de Moscou – Gravey ;
- A630 - ZBC n°65 (Pessac), dans le cadre de l'opération de mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 sur la section des échangeurs n°10 à 16 ; cet engagement applique la déclaration d'utilité publique du 3 décembre 2008 prise pour l'opération ;
- RN89 - ZBC n° 31 (Artigues-près-Bordeaux), dans le cadre de l'opération de mise à niveau environnementale de la RN89 en section urbaine.

### Études « ouvertes » de protection programmées

Des études seront réalisées dans le cadre spécifique du présent PPBE pour les ZBC suivantes, sans définition préalable du mode de protection éventuelle :

- A62 - ZBC n° 49 (Saint-Médard-d'Eyrans) ;
- RN89 - ZBC n° 36 (Montussan), n° 39, 40, 41, 42 (Beychac-et-Caillau), n° 43, 44, 45, 321, 325 (Vayres) et 327 (Arveyres) ;
- RN250 - ZBC n° 14 (La Teste-de-Buch) ;
- RN524 - ZBC n° 100 (Langon), n° 112, 119 (Mazères), n° 120 (Cazats), n° 121, 123 (Aubiac), n° 122, 130 (Bazas), n° 133 (Cudos), n° 134, 137 (Bernos-Beaulac) et n° 145 (Captieux).

## Études d'isolation de façades programmées

Des études de protection par intervention sur le bâti (isolations de façades) seront réalisées dans le cadre spécifique du présent PPBE, pour les ZBC suivantes :

- A62 - ZBC n° 46 (Villenave d'Ornon) pour sa section nord-est et n° 47 (Cadaujac) pour ses sections Dusolle et Payet ;
- A63 - ZBC n° 5 (Canéjan) ;
- A630 - ZBC n° 51 (Lormont) pour sa section latérale à la bretelle A10 - RN230 de l'échangeur n° 1, n° 52 (Bordeaux) et n° 55 (Bruges) ;
- A631 - ZBC n° 75 (Bègles) ;
- A660 - ZBC n° 11 (Le Teich) ;
- RN10 sud - ZBC n° 1 (Belin-Béliet) ;
- RN89 - ZBC n° 32 (Yvrac) ;
- RN524 - ZBC n° 101-102-103-104 (Langon), n° 105-106-107-108-111-116-117 (Mazères), n° 109-115-118 (Coimères), n° 124-125-126-127-128 (Bazas), n° 131-132 (Cudos), n° 136-138-139-140 (Bernos-Beaulac) et n° 143-147 (Captieux).

## VII-2 – TRAVAUX PROGRAMMÉS

### Travaux de protection à la source programmés

Des travaux de protection à la source (écrans) seront réalisés dans le cadre de l'opération de réduction des nuisances sonores des VRU de Bordeaux, pour les ZBC suivantes :

- A62 - ZBC n° 46 (Villenave-d'Ornon) pour sa section Sables – Au Pasten et n° 47 (Cadaujac) pour sa section Pré Marchand ;
- RN230 - ZBC n° 78 (Bouliac) ;

ainsi que sur un secteur d'habitat de Lormont non classé en ZBC.

La consistance de ces protections est indiquée en annexe XIII du présent PPBE.

Des travaux de protection à la source sont également prévus dans le cadre de l'opération de mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 sur la section des échangeurs n° 10 à 16, pour les ZBC suivantes :

- A63 - ZBC n° 7 (Gradignan) ;
- A630 - ZBC n° 65 (Pessac) ;

ainsi que sur des secteurs d'habitat de Gradignan et de Mérignac, riverains de la rocade A630, non classés en ZBC.

L'avancement des études acoustiques de mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 permet de connaître la consistance des protections sur Gradignan seulement. Le détail de ces protections est indiquée en annexe XIII du présent PPBE.

### Travaux d'isolation de façades programmés

Sous réserve d'accord des propriétaires des immeubles concernés, des travaux de protection par intervention sur le bâti (isolation de façades) seront réalisés dans le cadre de l'opération de réduction des nuisances sonores des voies rapides urbaines de Bordeaux, pour les ZBC suivantes :

- A62 - ZBC n° 46 (Villenave-d'Ornon) et n° 47 (Cadaujac) ;
- A63 - ZBC n° 4 (Canéjan) pour sa section Edison ;
- A630 - ZBC n° 51 (Lormont), n° 56 (Eysines) et n° 65 (Pessac) ;

ainsi que sur des secteurs d'habitat de Mérignac non classés en ZBC.

Sous réserve de financements complémentaires, des travaux d'isolation de façades seront également réalisés dans le cadre de la même opération pour la ZBC n° 3 (Cestas) sur l'A63.



## Travaux à programmer

Des travaux spécifiques de résorption de PNB seront programmés sur la période 2012-2015 en fonction des résultats des points évoqués ci-dessus :

- études de protection à la source programmées, pour Cadaujac ;
- études « ouvertes » de protection programmées ;
- études d'isolation de façades programmées ;

ainsi que des possibilités de financement détaillées dans le chapitre ci-après, lorsque la triple condition définissant les PNB (niveau sonore supérieur à l'un des seuils PNB, occupation à usage d'habitation et antériorité de cet usage) sera remplie.

Ces travaux pourront être :

- des protections à la source si elles sont économiquement justifiées ou des interventions sur le bâti (isolation de façade) pour les ZBC bénéficiant, dans le cadre de ce PPBE, d'études :
  - de protections à la source programmées (Cadaujac) ;
  - « ouvertes » de protection programmées.
- des interventions sur le bâti (isolations de façades) pour les ZBC bénéficiant d'études d'isolation de façades programmées.

## VII-3 – FINANCEMENT DES MESURES ENVISAGÉES

### Action générale de résorption des PNB

Les études « ouvertes » de protection programmées et d'isolation de façades programmées (visées au § VII-1 ci-dessus) seront financées à 100 % par l'État.

Les travaux de protection à la source seront financés par l'État sous réserve d'un cofinancement des collectivités locales à hauteur de 40%. L'État s'engage à hauteur de 3,6 M€ sur la durée du présent PPBE.

Les travaux d'isolation de façades visés ci-dessus seront pris en charge par l'État à hauteur de 80 %, 90 % ou 100 % selon la situation sociale des bénéficiaires.

### Opération de réduction des nuisances sonores des voies rapides urbaines (VRU) de Bordeaux

Les études et travaux de cette opération sont cofinancés par l'État, la Région Aquitaine, le Département de la Gironde et la CUB (ou la commune concernée si elle est située hors périmètre de la CUB), en application de la convention de financement du 26 février 2003 et des conventions qui y sont adossées.

Les montants disponibles pour les travaux visés au § VIII-2 (travaux de protection à la source programmés, et d'isolement de façades programmés) s'élèvent à 4,4 M€.

### Opération de mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 de Bordeaux

Sur la durée correspondant au présent PPBE, les études et les travaux de cette opération seront cofinancés par l'État et la CUB pour la section comprise entre les échangeurs n° 12 et 15 (inclus).

Les montants prévus pour les travaux visés au § VIII-1 (études de protection à la source programmées) et VIII-2 (travaux d'isolation de façades programmés) sur les communes de Gradignan et Pessac s'élèvent à 15,0 M€.

### **Opération de mise à niveau environnementale de la RN89**

Les études de l'opération de mise à niveau environnementale de la RN89 en section urbaine (visées au § VII-1 – Études de protection à la source programmées) seront financées à 100 % par l'État.

Les travaux de protection à la source ou d'isolation de façades de cette opération seront financés par l'État sous réserve d'un cofinancement des collectivités locales à hauteur de 40 %. L'État s'engage à hauteur de 3,6 M€ sur la durée du présent PPBE.

### **VII-4 – JUSTIFICATION DU CHOIX DES MESURES ENVISAGÉES**

En premier lieu, il est important de souligner que l'ensemble des ZBC fait l'objet d'études ou de travaux déjà programmés.

Ensuite, les choix de l'État en matière de mesure de resorption du bruit mettent en avant l'intérêt des protections à la source, mais veillent néanmoins à maintenir un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et ce qui est économiquement justifié.

## VIII - ACTIONS DE RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ

### Préambule

Les programmes d'études et d'actions d'ASF sont dans l'ensemble encadrés par les contrats de plan établis avec l'Etat concédant pour des durées de 5 ans.

Le contrat actuel correspond à la période 2007-2011.

### VIII-1 – PROGRAMME DE RÉSORPTION DES POINTS NOIRS BRUIT

Pour ce qui est des points noirs du bruit, le contrat de plan actuel prévoit qu'ASF effectue une mise à jour complète de leur recensement, afin notamment d'intégrer l'indicateur européen  $L_{DEN}$  (ainsi que les seuils associés), et engage un nouveau programme de résorption, ce qui a été fait.

En complément du contrat de plan actuel, un programme d'actions additionnel a fait l'objet de concertations avec l'État, dans le cadre de l'établissement d'un panel d'investissements aujourd'hui désigné comme « Paquet Vert ».

Ce programme a été approuvé le 25 janvier 2010 par la signature d'un avenant au contrat de concession d'ASF, et porte sur la résorption sous trois ans de l'ensemble des PNB du département de la Gironde.

Sur ces bases, les éléments de programmation à 5 ans sont les suivants :

- sous réserve des conclusions des dernières études opérationnelles de faisabilité actuellement en cours ; réalisation d'ici fin 2012 de deux ouvrages de protection à la source situés respectivement sur les communes de Fargues<sup>2</sup> et de Langon<sup>3</sup> ;
- proposition de protection individuelle sur tous les autres sites et, sous réserve de l'accord des propriétaires concernés, réalisation d'ici fin 2012 de tous les travaux d'insonorisation correspondants.

En termes de population impactée, celle-ci serait de l'ordre de 100 à 150 personnes, au vu du nombre de logements PNB identifiés.

### VIII-2 – PROGRAMME D'AMÉLIORATION DES REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE

Dans le cadre du Paquet Vert Autoroutier, ASF prévoit de réaliser un BBTM 0/6mm<sup>4</sup> sur les sections d'A62 suivantes :

- du PR 12,100 au PR 13,400 (soit au droit de St Selve) ;
- du PR 29,300 au PR 35,000. Soit de Preignac (franchissement du Ciron) jusqu'à l'échangeur de Langon.

---

2 - Lieu-dit « Le Petit Butoc »

3 - Hameau situé au niveau de l'échangeur de Langon (n°3), entre la rue des Bruyères, la voie ferrée, l'autoroute A62 et le pécodcule de la gare de péage

4 - Béton Bitumineux Très Mince - revêtement de faible granulométrie qui figure parmi les produits courants les moins bruyants.

## VIII-3 – POSSIBILITÉS D’ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

### VIII-3-a – Principes généraux

En complément des programmes d’actions entièrement pris à sa charge (comme la résorption des PNB), la société ASF est ouverte aux discussions avec les particuliers et/ou les collectivités locales souhaitant réaliser des protections phoniques répondant à un objectif de protection dépassant le contexte réglementaire applicable. Ces protections peuvent aussi bien être individuelles que collectives.

Les conditions de participation d’ASF sont issues de la politique de gestion du bruit adoptée en juin 2008.

Le principe des partenariats est lié au contenu du contrat de plan 2007-2011.

Au jour d’établissement du présent PPBE, le contrat de plan 2012-2016 d’ASF n’est pas encore finalisé. De ce fait, le principe des partenariats développés dans le présent document s’applique aux projets déjà prévus (listés au paragraphe ci-après), mais reste passible de caducité pour d’éventuels projets ultérieurs dans le cas où le contrat de plan 2012-2016 prévoirait une reconsidération, voire un abandon de ces actions volontaristes.

### VIII-3-b – Opérations programmées sur l’autoroute A10

Sur la section hors péage à 2x3 voies (Virzac / Lormont), les protections sonores complémentaires suivantes seront réalisées d’ici fin 2011 :

Commune	Type de dispositif	Sens	PR début	PR fin	Longueur (ml)	Hauteur (m)
Cubzac Les Ponts	Merlon à mettre en forme	Paris -> Bordeaux	530,74	530,85	110	3,00
	Merlon complémentaire	Paris -> Bordeaux	530,85	530,90	50	
	Merlon complémentaire	Paris -> Bordeaux	531,05	531,15	100	
Ambarès	Ecran bois à poser sur LBA	Bordeaux -> Paris	536,80	538,00	200	+ 1,00
Sainte Eulalie	Ecran bois à poser sur GBA	Bordeaux -> Paris	538,86	538,99	130	+ 2,20
<b>Linéaire total des dispositifs</b>					<b>590 ml</b>	

Le financement des investissements correspondants fait l’objet d’un partenariat entre ASF et les collectivités suivantes :

- Région Aquitaine ;
- Département de la Gironde ;
- Communauté Urbaine de Bordeaux ;
- Communes.

## VIII-4 – GESTION DES MULTI-EXPOSITIONS

ASF est tout à fait ouvert à participer aux discussions liées au montage d’opérations jointes avec d’autres maîtres d’ouvrages pour le traitement intelligent des sites multi-exposés signalés par la DDTM suite à son analyse croisée des cartes de bruit. Les éléments correspondants pourront le cas échéant être validés en comité de suivi départemental.

Aucun site multi-exposé n’a été recensé dans le cadre du présent PPBE.

## **VIII-5 – FINANCEMENT DES OPÉRATIONS ASF**

Le programme de résorption des PNB est entièrement pris en charge par ASF, sauf en cas de multi-exposition, où une clé de répartition spécifique serait à établir au cas par cas.

En ce qui concerne les partenariats, la participation financière d'ASF peut s'élever jusqu'à 40 % de l'investissement nécessaire à la réalisation de ceux-ci, selon la pertinence des projets envisagés.

Les conditions de participation d'ASF sont issues de la politique de gestion du bruit adoptée en juin 2008.

Éléments de précision des montants :

- résorption des PNB sur l'A62 : estimation forfaitaire de 12,5 k€ / logement (valeur janvier 2010) x 40 = 500 k€, qui viennent s'ajouter aux montants déjà indiqués dans l'historique des actions réalisées (11 PNB traités) ;
- actions complémentaires sur l'A10 2 x 3 voies (partenariats) :
  - montant total de la participation d'ASF = 145 k€ HT (valeur 2009) ;
  - montant total de la participation des collectivités = 218 k€ HT (valeur 2009).

# IX - ACTIONS DE RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE

## IX-1 – TRAVAUX PROGRAMMÉS

### LIGNE NOUVELLE

Aujourd'hui, RFF a retenu le groupement LISEA, mené par VINCI, comme concessionnaire attributaire. Le concessionnaire est chargé d'appliquer la réglementation ainsi que les engagements de l'État sur la totalité du périmètre du projet.

Le traitement des ZBC recensées sur la commune d'Ambarès-et-Lagrave concernerait ainsi environ 30 personnes.

### SUPPRESSION DU BOUCHON FERROVIAIRE DE BORDEAUX

La construction des murs antibruit entre la Benauge (à Bordeaux) et le tunnel de la Ramade (à Lormont) est prévue de 2011 à 2015. Au regard des PNB précédemment identifiés, la population concernée est estimée à environ 798 habitants (hypothèse retenue : 1 logement ~ 3 habitants).

Pour information, même si ce segment de voie ne concerne pas le présent PPBE, la réalisation des murs antibruit entre le tunnel de la Ramade et Sainte-Eulalie est incluse dans l'opération de suppression des passages à niveau de Sainte-Eulalie.

### OPÉRATIONS « POINTS NOIRS BRUIT »

Dans le cadre du programme expérimental n°2 évoqué plus haut, une ZBC doit être traitée sur la commune de Bassens. Celle-ci a été découpée en deux lors des études d'avant projet. Le but était à l'époque d'avoir un découpage financier de la ZBC, pour un choix d'intégration dans les programmes de financement. Ce découpage est par la suite resté pour l'engagement des études projet et de la réalisation : Ba2 et Ba2 bis à l'Est de la voie ferrée située entre la rue du Moulin et la rue des Mûriers. Ba2 bis est située au nord de la zone Ba2 (entre la rue des Mûriers et l'Avenue Manon Cormier).

Il s'agit uniquement de bâtiments de logements de type pavillonnaires (1 bâtiment = 1 logement) ou de maison individuelles en bande (pavillons accolés par les pignons). Tous les bâtiments identifiés comportent un rez-de-chaussée et un 1<sup>er</sup> étage.

ZBC	Logements									Bâtiments tertiaires
	Individuels			Collectifs			total logements			
	N <sup>bre</sup> PNB	N <sup>bre</sup> log <sup>ts</sup>	N <sup>bre</sup> hab.	N <sup>bre</sup> PNB	N <sup>bre</sup> log <sup>ts</sup>	N <sup>bre</sup> hab.	N <sup>bre</sup> PNB	N <sup>bre</sup> log <sup>ts</sup>	N <sup>bre</sup> hab.	
Ba 2	8	8	24	0	0	0	8	8	24	0
Ba 2bis	2	2	6	0	0	0	2	2	6	0
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>30</b>	<b>0</b>

Les études d'avant projet (AVP) réalisé en 2006-2008 ont montré la possibilité de traiter les bâtiments par l'installation d'écrans acoustiques, éventuellement complété par du traitement de façade pour les étages supérieurs.

Les conclusions des études d'avant projet sont résumées dans le tableau ci-dessous et indiquent, dans les différents secteurs, le dimensionnement des écrans acoustiques ainsi que le nombre de bâtiments qu'il est nécessaire de traiter en complément par isolation acoustique de façade.

ZBC	Caractéristiques des écrans				Nombre total de logements PNB protégés	Nombre de logements PNB protégés uniquement par l'écran	Nombre de logements PNB nécessitant un traitement de façade complémentaire
	Long (m)	Hauteur (m)	Surface (m <sup>2</sup> )	Contraintes			
<b>BASSENS</b>							
<b>Ba2</b>	165	2	330		8	8	0
<b>Ba2 bis</b>	65	2	130		2	2	0
<b>TOTAL</b>	230		460		10	10	0

Les études de projets sont actuellement en cours pour des travaux prévus courant 2012.

## **IX-2 – FINANCEMENT DES MESURES ENVISAGÉES**

Est acté, pour la ZBC Ba2 répertoriée sur la commune de BASSENS, la réalisation des travaux suivants ;

Travaux	Coût total € HT
460 m <sup>2</sup> d'écrans acoustiques	718 993 € HT
insonorisation de façade d'un logement individuel	17 256 € HT

### **TRAITEMENT DES ZBC RESTANTES**

Au total, 407 logements doivent être traités au cours des deux programmes expérimentaux dont le périmètre dépasse celui du présent PPBE.

Après évaluation des dispositifs techniques mis en place pour ces 2 programmes expérimentaux, la suppression des autres points noirs bruit pourrait être lancée rapidement, sachant qu'il restera 37 ZBC (hors AMBARÈS) à traiter sur l'ensemble de l'agglomération bordelaise. Des études d'avant-projet ont commencé mi-October 2011. Elles se décomposent en deux phases :

- **Première phase** commencée mi-October 2011 :
  - Préciser la situation acoustique du secteur pour confirmer l'existence des points noirs bruit et l'importance des gênes. Levés topologiques ;
  - Étudier les différentes possibilités techniques de protection phonique des bâtiments concernés, et d'en préciser les caractéristiques, les performances et le coût, en privilégiant des solutions qui n'auront pas ou peu de travaux et d'interventions ferroviaires ;
  - Proposer une grille de comparaison multicritère des protections proposées pour définir le projet qui fera l'objet d'une mise au point en vue de sa réalisation ;
  - Synthétiser les opérations par traitement des PNB avec écrans ou avec isolation de façade.
- **Deuxième phase**, après validation des propositions techniques :
  - Réaliser les sondages géotechniques sur les solutions d'écrans ;
  - Préciser à un niveau d'avant-projet les caractéristiques, les conditions de réalisation et les estimations financières de la réalisation de la protection phonique retenue.

Ces études seront achevées à la fin du second trimestre 2012.



## X - BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

La mise à disposition du public du projet de PPBE de l'Etat s'est déroulée  
**du 02 mai au 02 juillet 2012 inclus.**

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de cette mise à disposition avait été préalablement publié dans la presse locale (annonces légales et officielles du journal Sud-Ouest paru le 17 avril 2012).

Le projet de PPBE était consultable ;

1. sur le site internet de la préfecture de Gironde ([www.gironde.gouv.fr](http://www.gironde.gouv.fr)) par les rubriques « Les actions de l'État » / « Territoires, transport, urbanisme » / « Transports » / « Bruit des infrastructures ». Un formulaire en ligne permettait d'y recueillir les différentes observations.
2. à la DDTM (cité administrative, rue Jules Ferry – BP90 – 33090 Bordeaux cedex), avec mise à disposition d'un registre. Pendant la période de consultation, l'unité Déplacements-Transports du Service Urbanisme Aménagement Transport de la DDTM était à la disposition du public pour expliquer la démarche ainsi que toute les données du PPBE.

À l'issue de cette phase de consultation, seules **deux observations ont été formulées**. Celles-ci ont été soumises aux gestionnaires des infrastructures concernées pour suite à donner.

**La première de ces remarques concernait le réseau routier non concédé.**

Le résidant d'un quartier situé aux abords de l'autoroute A630 (rocade de Bordeaux) regrette le manque de précision des différents PNB recensés le long de cet axe et plus précisément entre les échangeurs 12 et 13. Il souhaitait également l'insertion dans ce PPBE de nouvelles mesures acoustiques pour comparaison avec celles réalisées en 1980.

La DREAL a apporté une réponse écrite à l'intéressé le 30 août 2012, cette observation n'impliquant pas de modification substantielle du PPBE.

**La seconde remarque concernait le réseau ferroviaire.**

Une riveraine de la gare Saint-Jean à Bordeaux aborde les nuisances sonores générées d'une part par le matériel roulant (temps de chauffe des TER tôt le matin et bruit saccadé des trains de marchandise circulant de nuit) et d'autre part par le matériel de sonorisation intérieure de la gare. Des réponses sur ce point, qui dépasse le cadre du présent PPBE, seront apportées par RFF par courrier après concertation avec les acteurs concernés.



Etait également abordée, l'augmentation du trafic routier depuis l'ouverture du point gare Belcier rues Morion et Terres-de-Borde. Encore une fois, ce point dépasse le périmètre d'intervention du PPBE État, mais le sujet pourrait être abordé dans le cadre des PPBE attendus sur les communes de l'agglomération bordelaise.


# ANNEXES

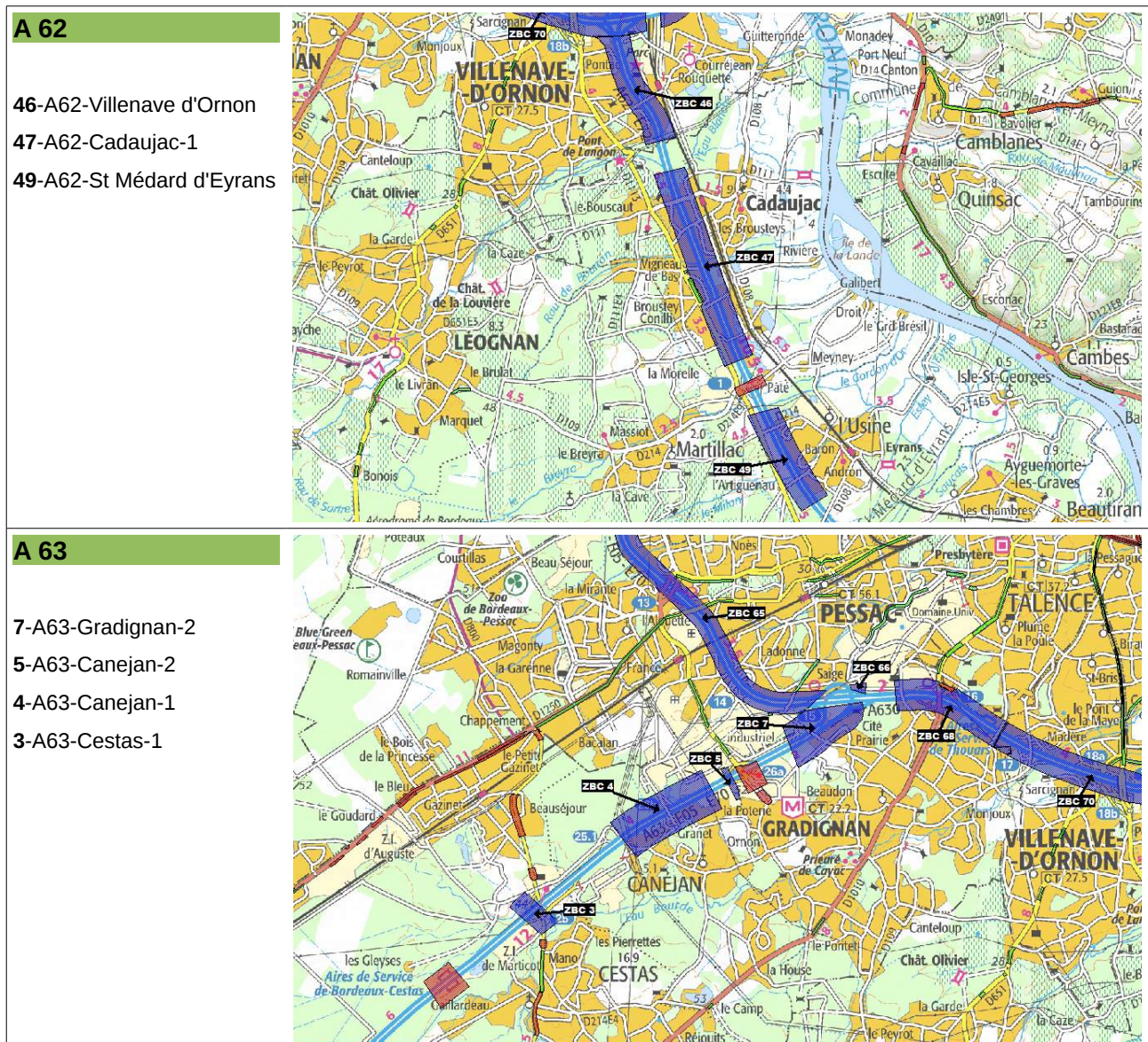
# XI - CARTES DE LOCALISATION DES ZONES DE BRUIT CRITIQUE ET DES POINTS NOIRS DU BRUIT

## XI.1 – RÉSEAU ROUTIER NON CONCÉDÉ

Sont reportées ci-dessous, les Zones de Bruit Critique contenant des Points Noirs du Bruit potentiels sur le réseau routier national et autoroutier non concédé :

ZBC Jour/Soir/Nuit et Nuit  et ZBC Jour/Soir/Nuit  créées à l'intersection des zones bâties et des empreintes sonores (selon classement sonore) prenant en compte la règle des 200 mètres entre 2 bâtis consécutifs.

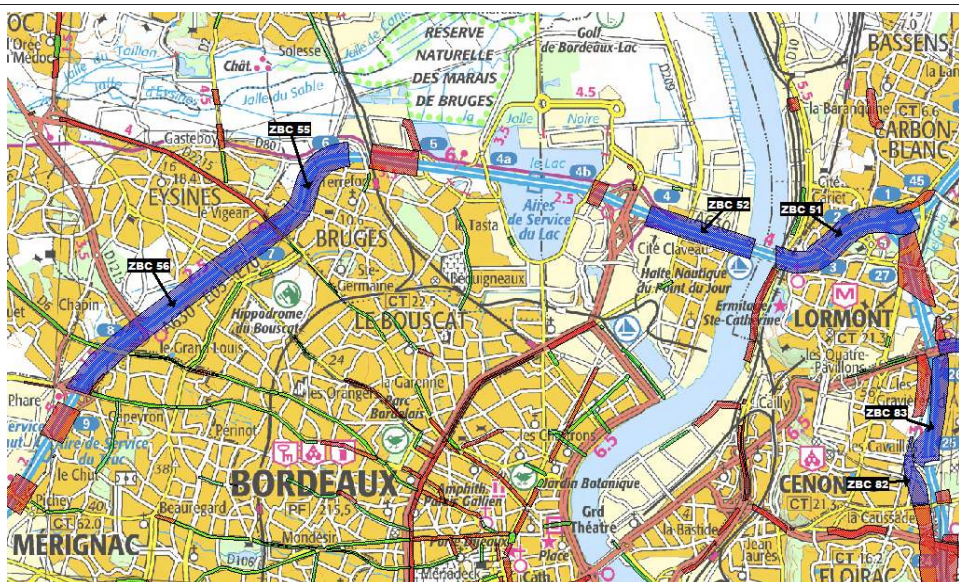
 ZBC contenant du bâti sensible (habitat, école, hôpital ou établissement à caractère social).





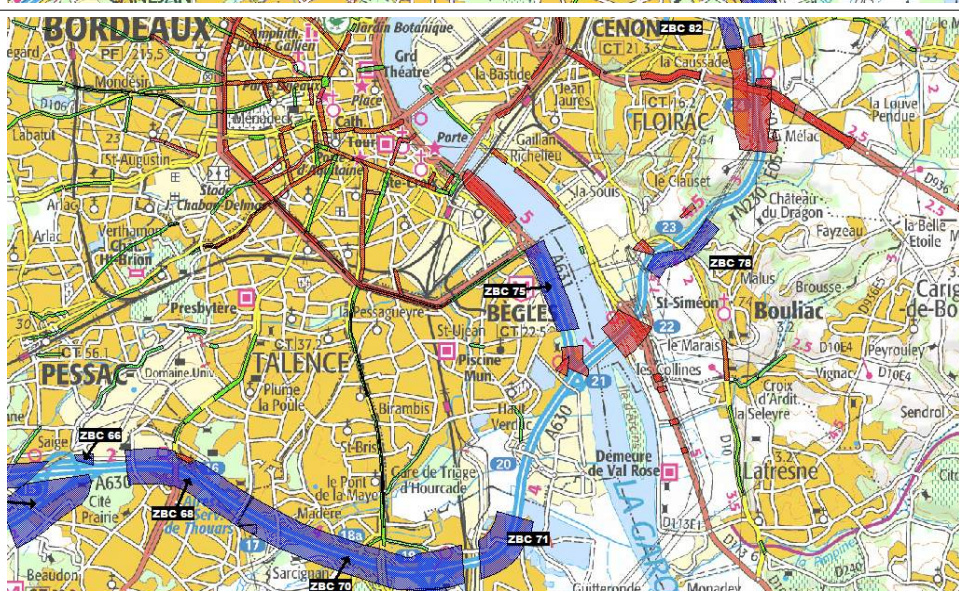
## A 630

- 51-A630-Lormont
- 52-A630-Bordeaux-1
- 55-A630-Bruges-2
- 56-A630-Eysines
- 65-A630-Pessac-1
- 66-A630-Pessac-2
- 68-A630-Gradignan
- 70-A630-Villenave d'Ornon-1
- 71-A630-Villenave d'Ornon-2



## A 631

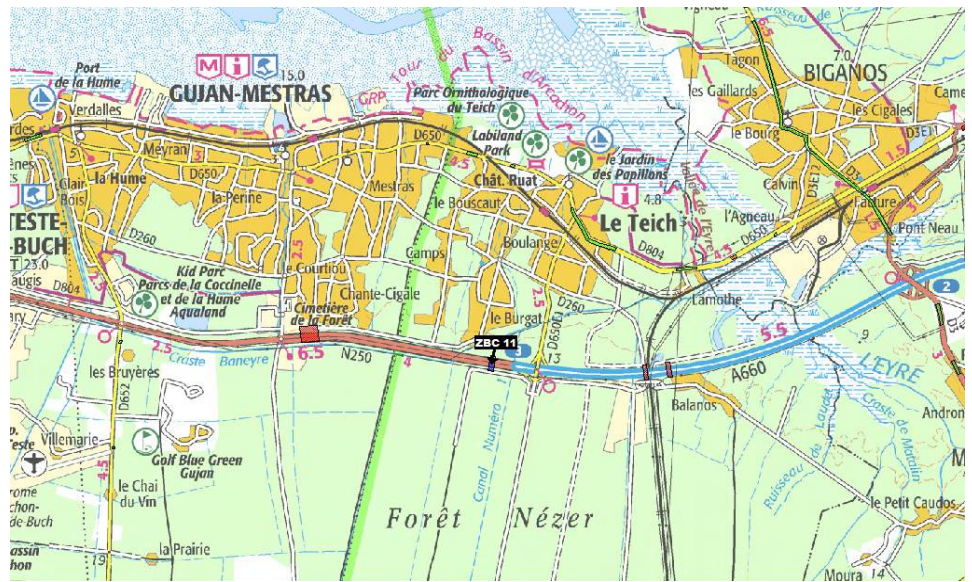
- 75-A631-Bègles-2





## A 660

11-A660-Le Teich-3



## N 10

15-N10-Cezac-1

18-N10-Marsas-2

20-N10-Marsas-3

21-N10-Gauriaguet-1

22-N10-Gauriaguet-2

23-N10-Peujard-1

24-N10-Peujard-2

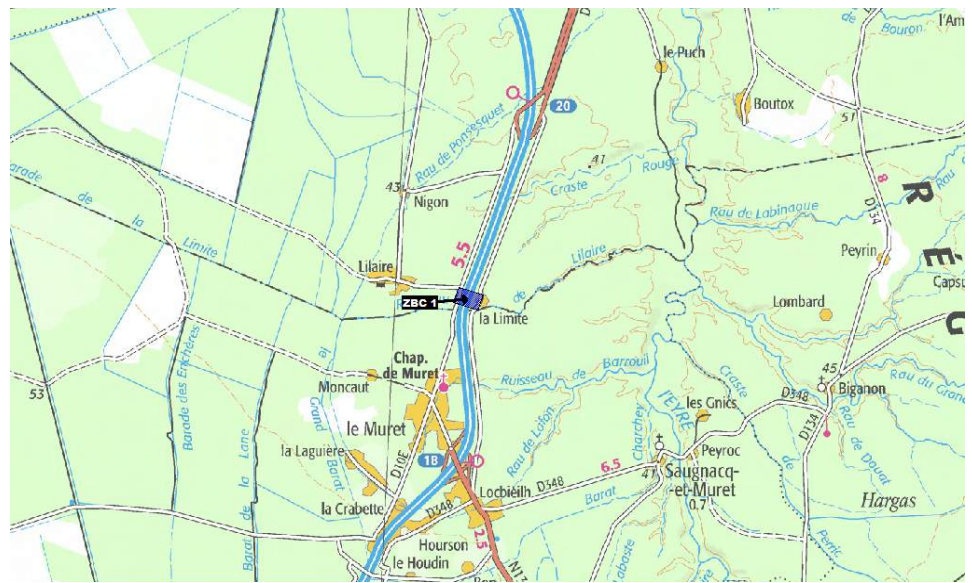
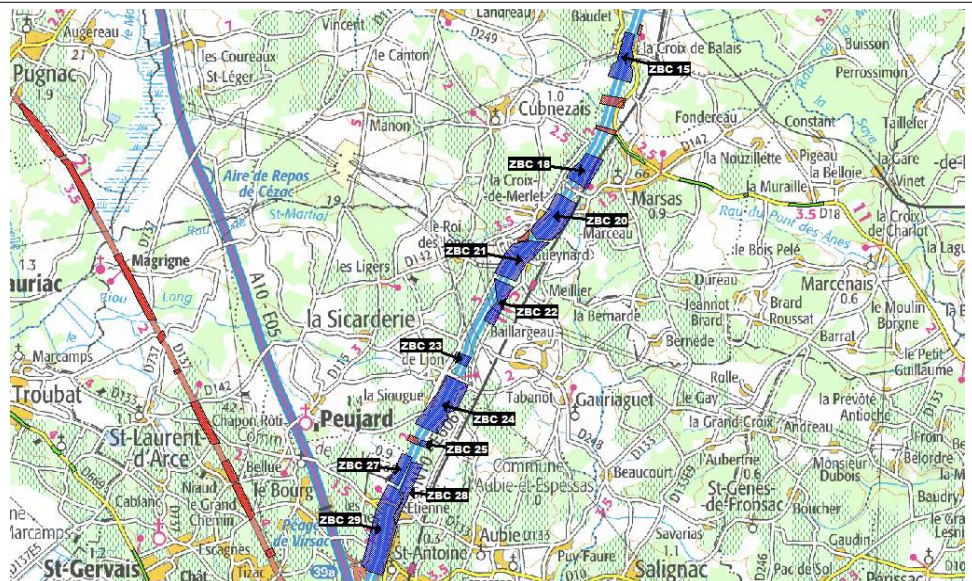
25-N10-Aubie-et-Espessas-1

27-N10-Virsac-1

28-N10-Aubie-et-Espessas-2

29-N10-Virsac-2

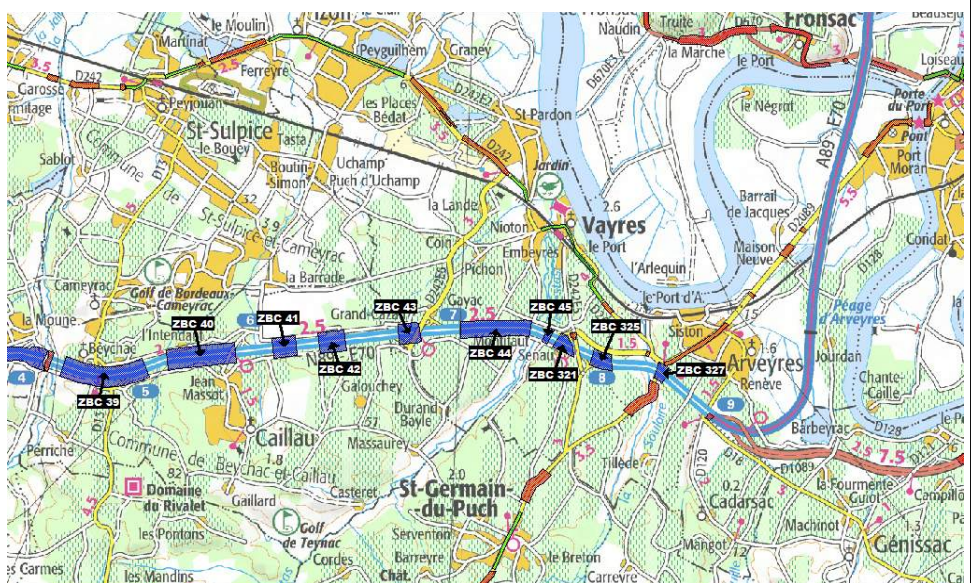
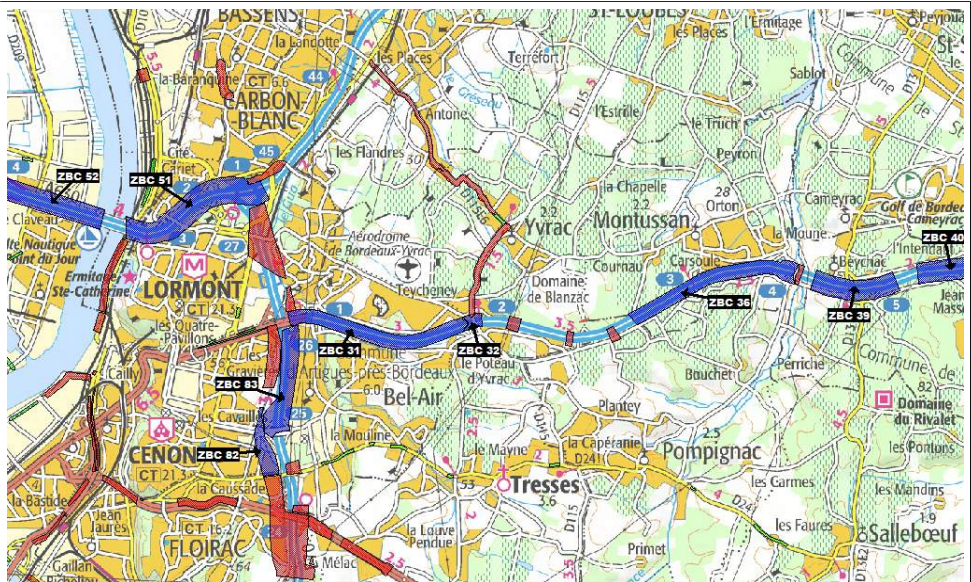
1-N10-Belin-Beliet





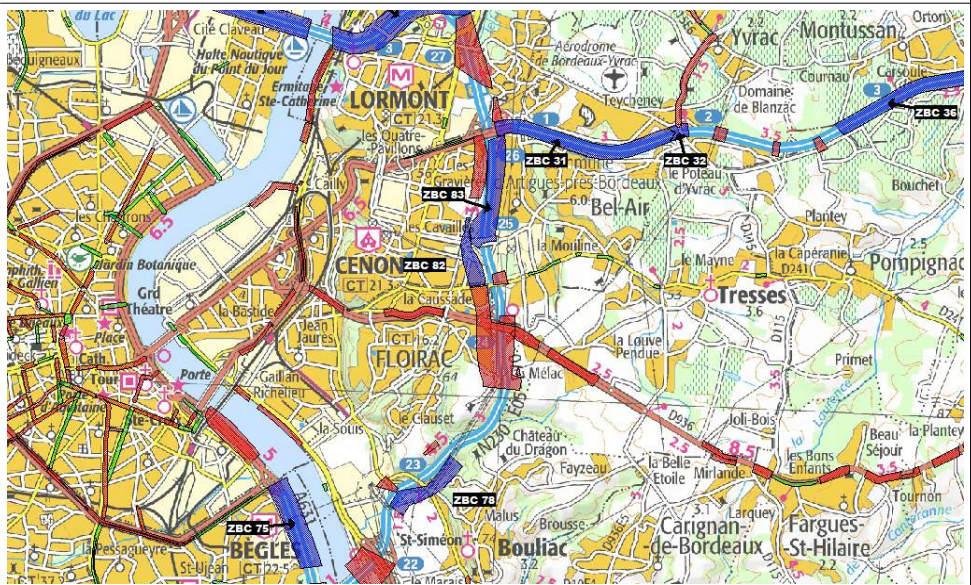
## N 89

- 31-N89-Artigues-près-Bx
- 32-N89-Yvrac-1
- 36-N89-Montussan
- 39-N89-Beychac-et-Caillau-2
- 40-N89-Beychac-et-Caillau-3
- 41-N89-Beychac-et-Caillau-4
- 42-N89-Beychac-et-Caillau-5
- 43-N89-Vayres-1
- 44-N89-Vayres-2
- 45-N89-Vayres-3
- 321-N89-Vayres-4
- 325-N89-Vayres-5
- 327-N89-Arveyres-1



## N 230

- 83-N230-Artigues-près-Bx-1
- 82-N230-Cénon-1
- 78-N230-Bouliac-2





## N 250

14-N250-La Teste de Buch-2



## N 524

100-N524-Langon-1

101-N524-Langon-2

102-N524-Langon-3

103-N524-Langon-4

104-N524-Langon-5

105-N524-Mazères-1

106-N524-Mazères-2

107-N524-Mazères-3

108-N524-Mazères-4

109-N524-Coimères-1

111-N524-Mazères-5

112-N524-Mazères-6

115-N524-Coimères-5

116-N524-Mazères-7

117-N524-Mazères-8

118-N524-Coimères-6

119-N524-Mazères-9

120-N524-Cazats

121-N524-Aubiac-1

122-N524-Bazas-1

123-N524-Aubiac-2

124-N524-Bazas-2

125-N524-Bazas-3

126-N524-Bazas-4

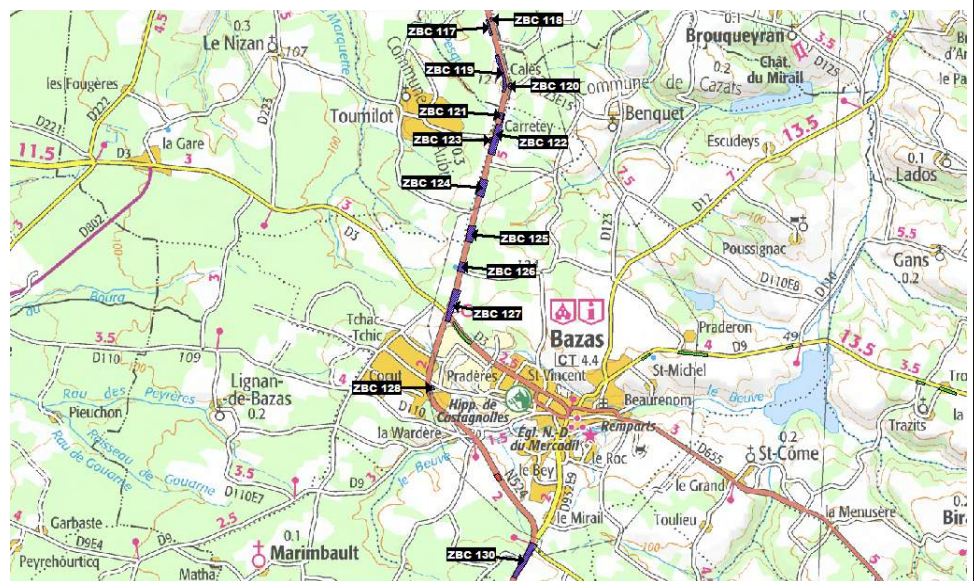
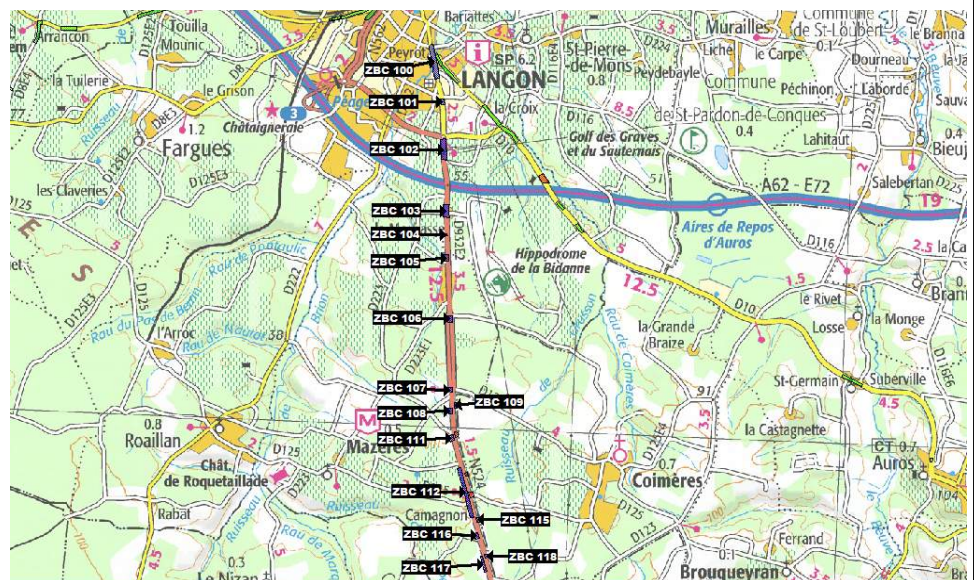
127-N524-Bazas-5

128-N524-Bazas-6

130-N524-Bazas-8

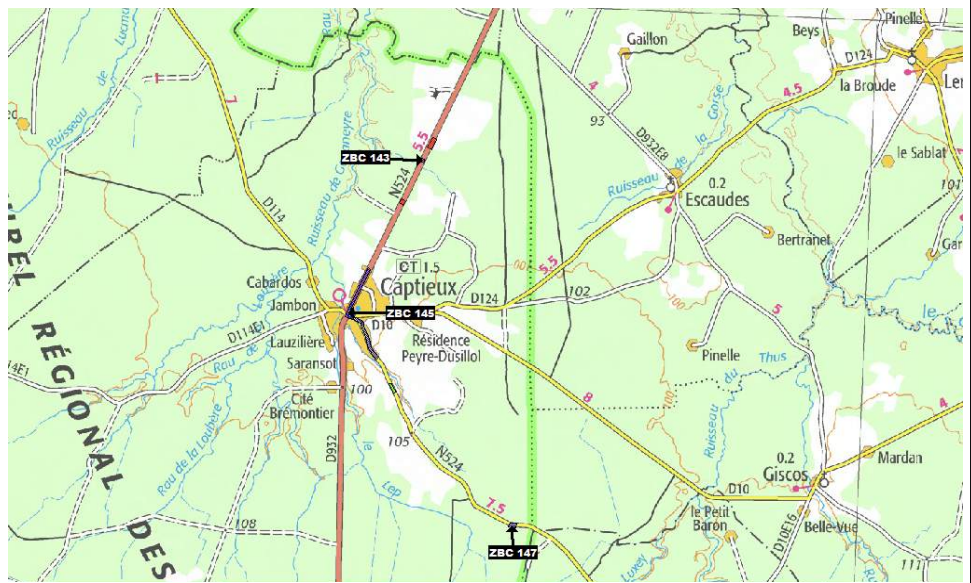
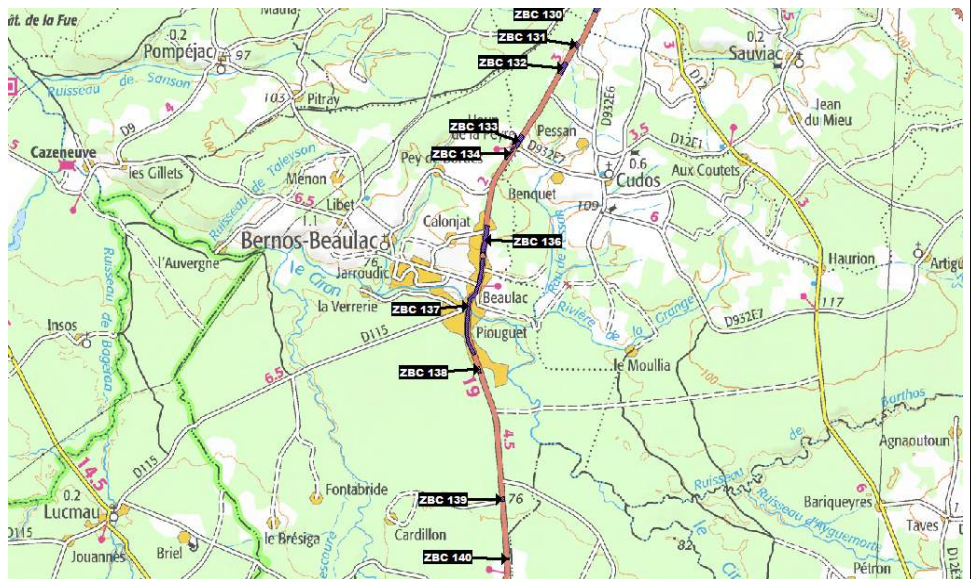
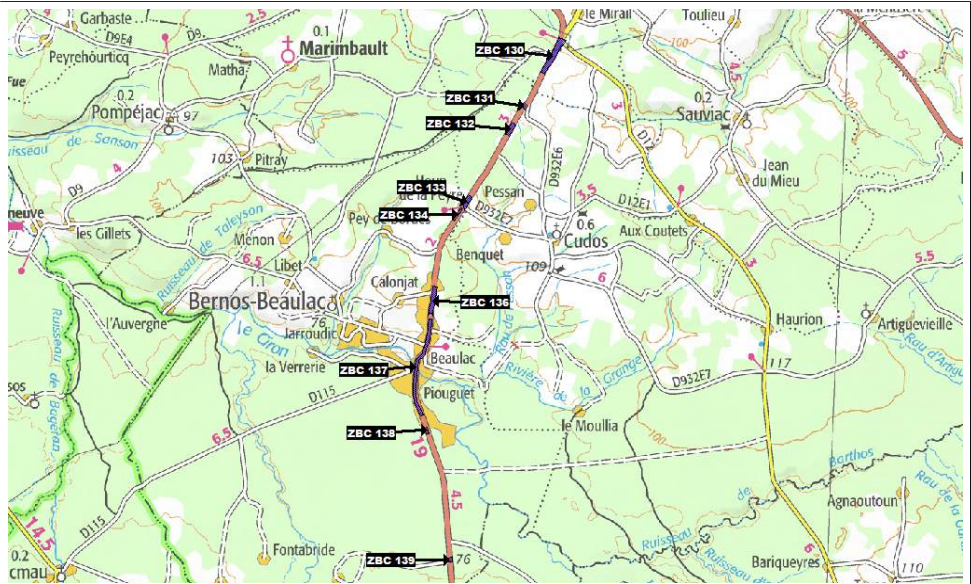
131-N524-Cudos-1

132-N524-Cudos-2





- 133-N524-Cudos-3
- 134-N524-Bernos Beaulac-1
- 136-N524-Bernos Beaulac-2
- 137-N524-Bernos Beaulac-3
- 138-N524-Bernos Beaulac-4
- 139-N524-Bernos Beaulac-5
- 140-N524-Bernos Beaulac-6
- 143-N524-Captieux-2
- 145-N524-Captieux-4
- 147-N524-Captieux-6

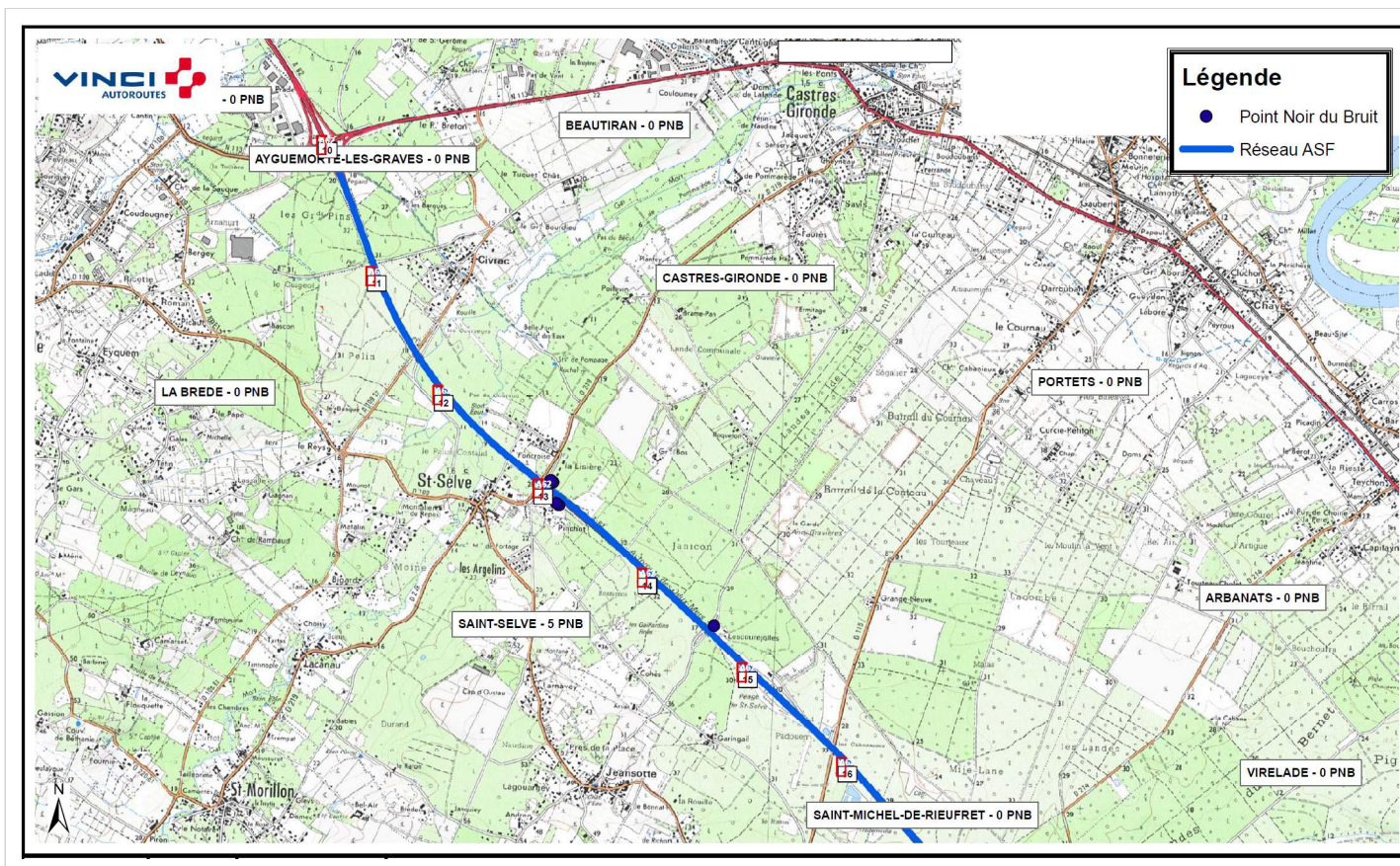




## XI.2 – RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ

Sont reportés sur les cartes suivantes, les Points Noirs du Bruit et les ouvrages de protection actuels sur les autoroutes A62 et A10.

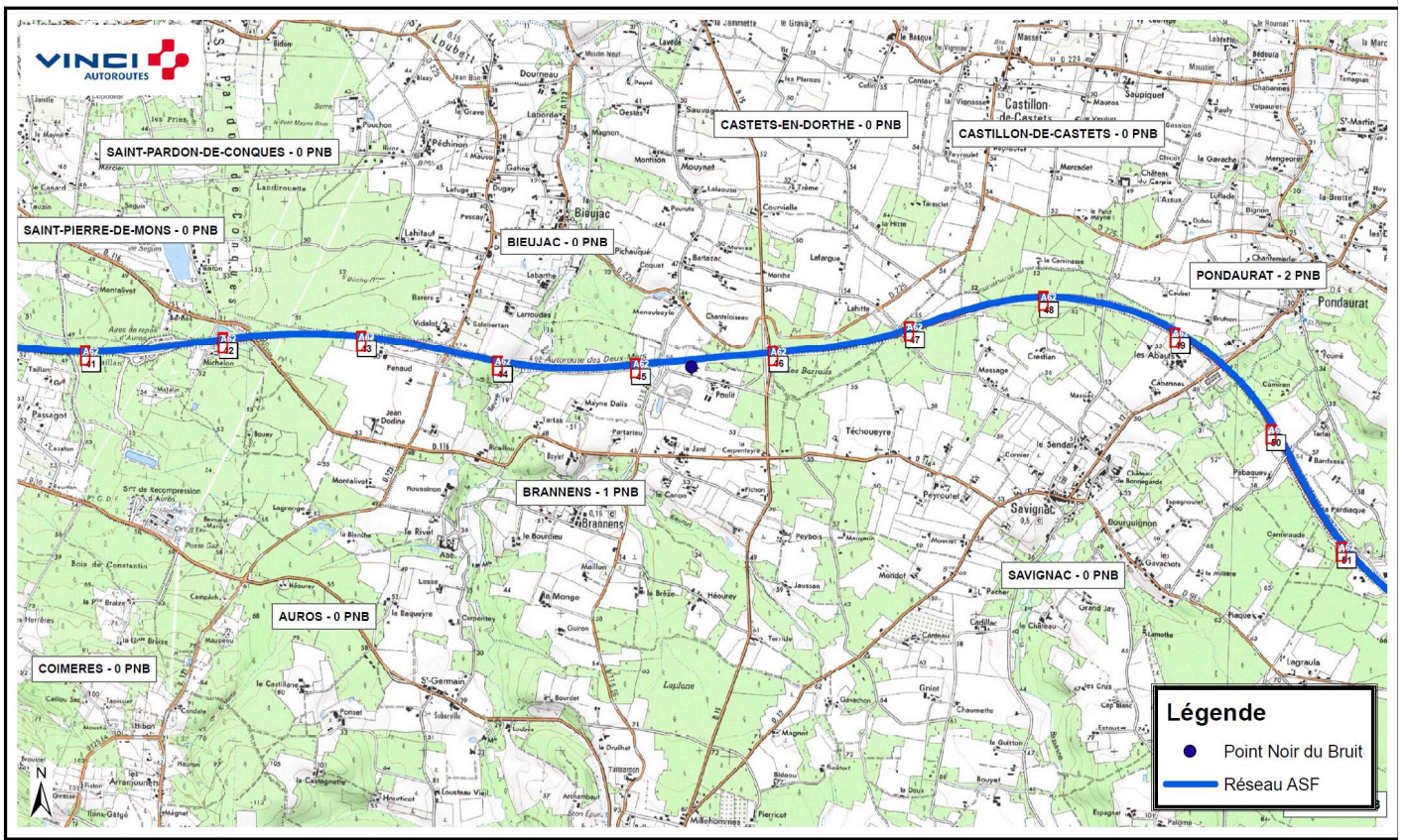
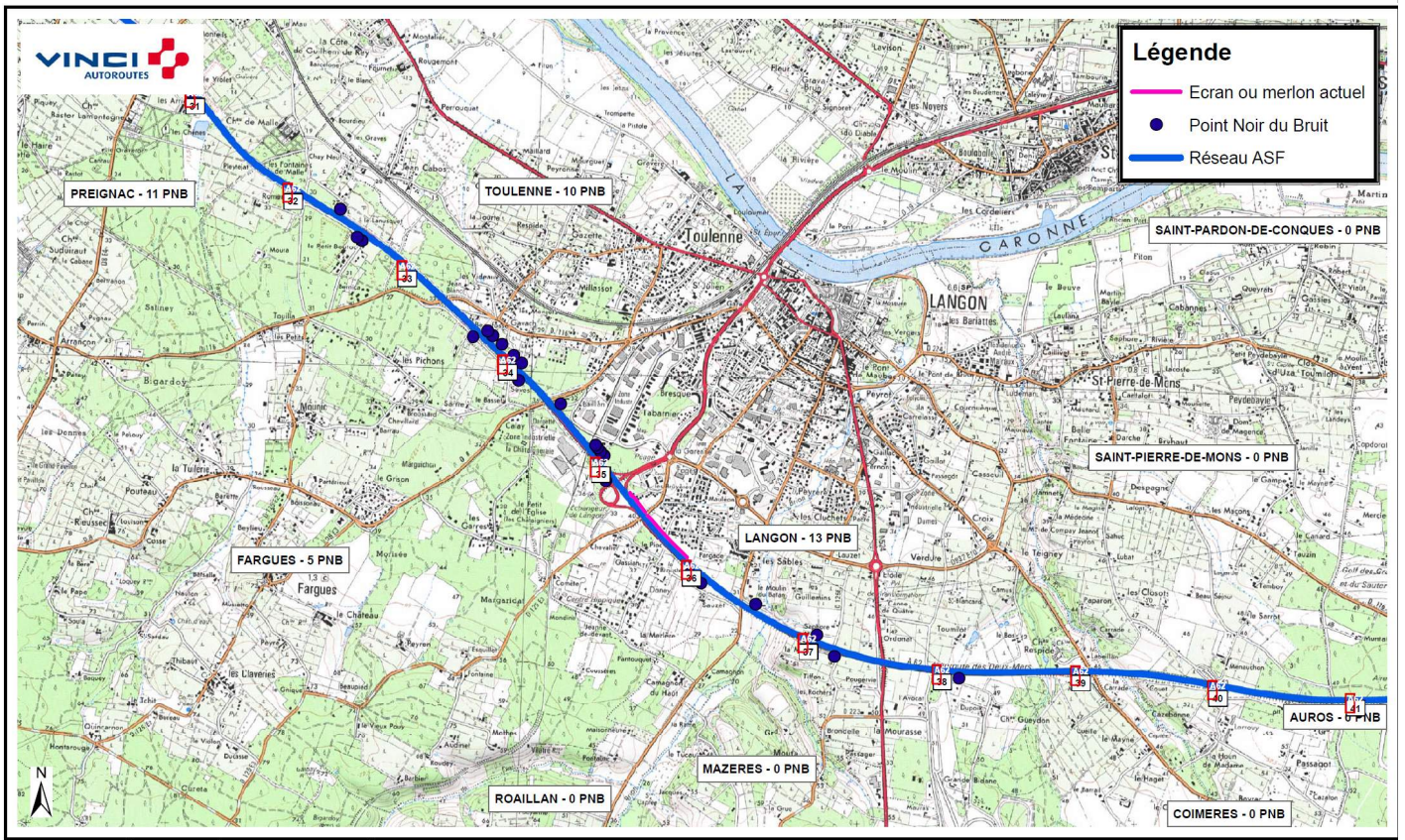
### A 62



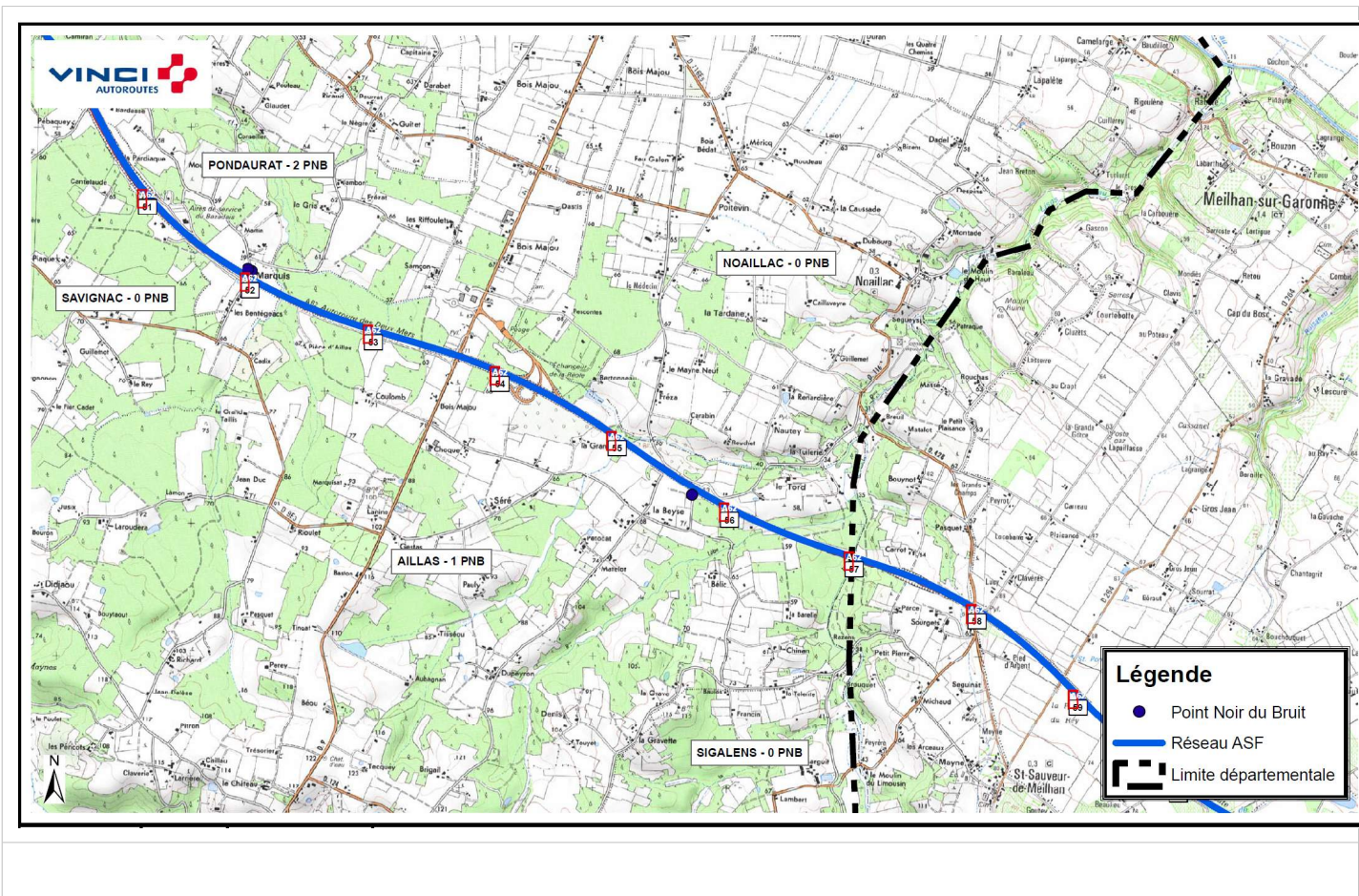




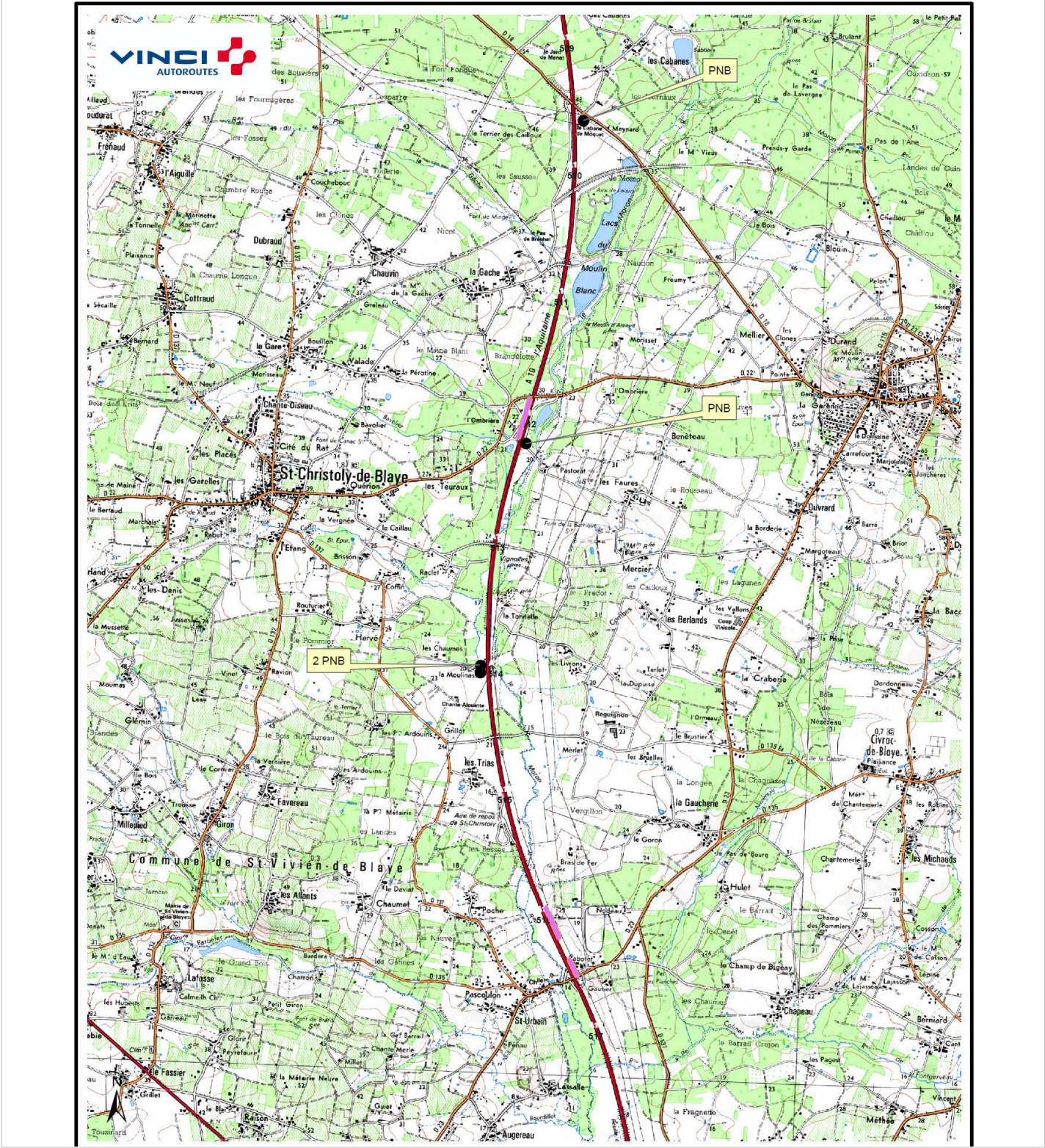




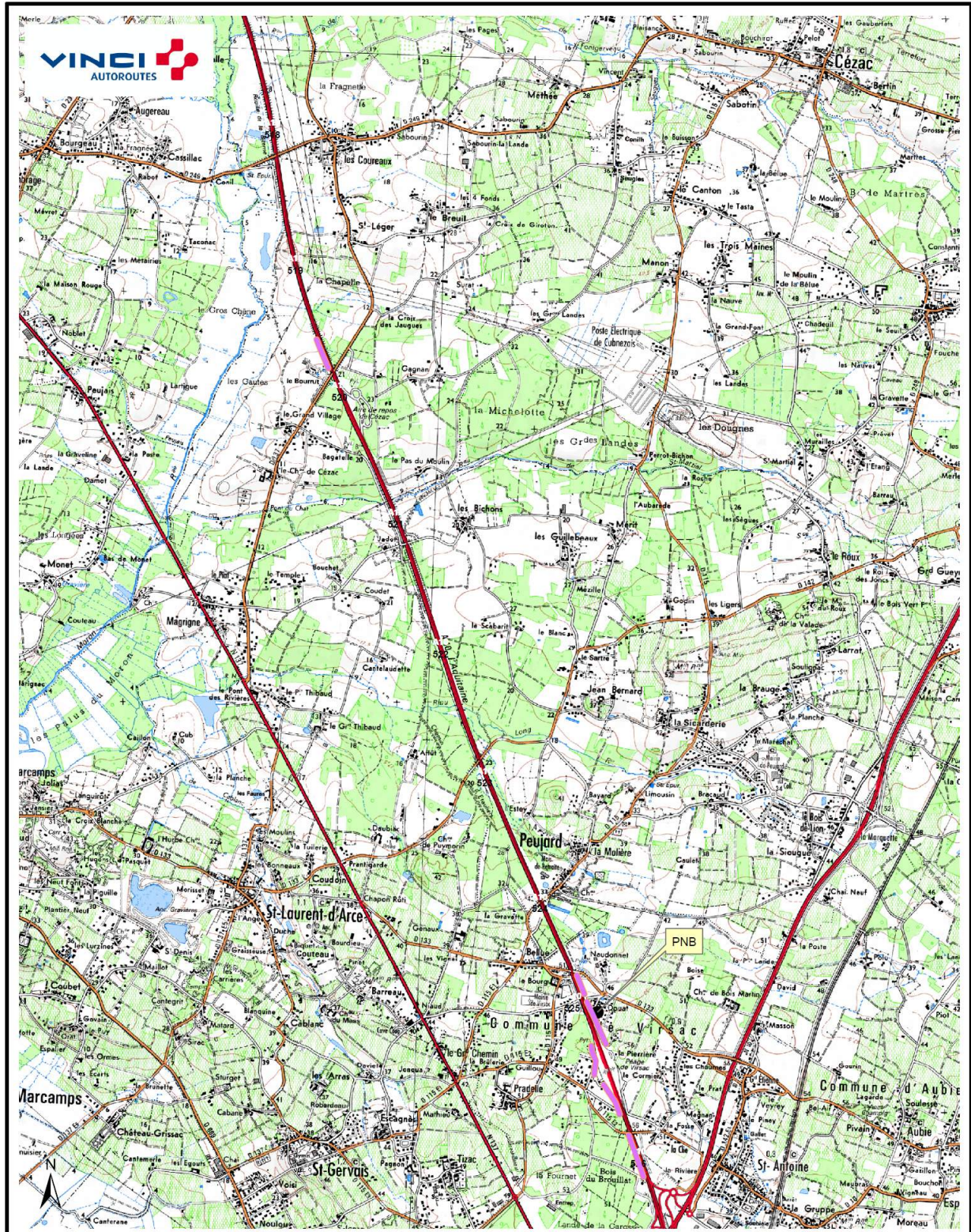








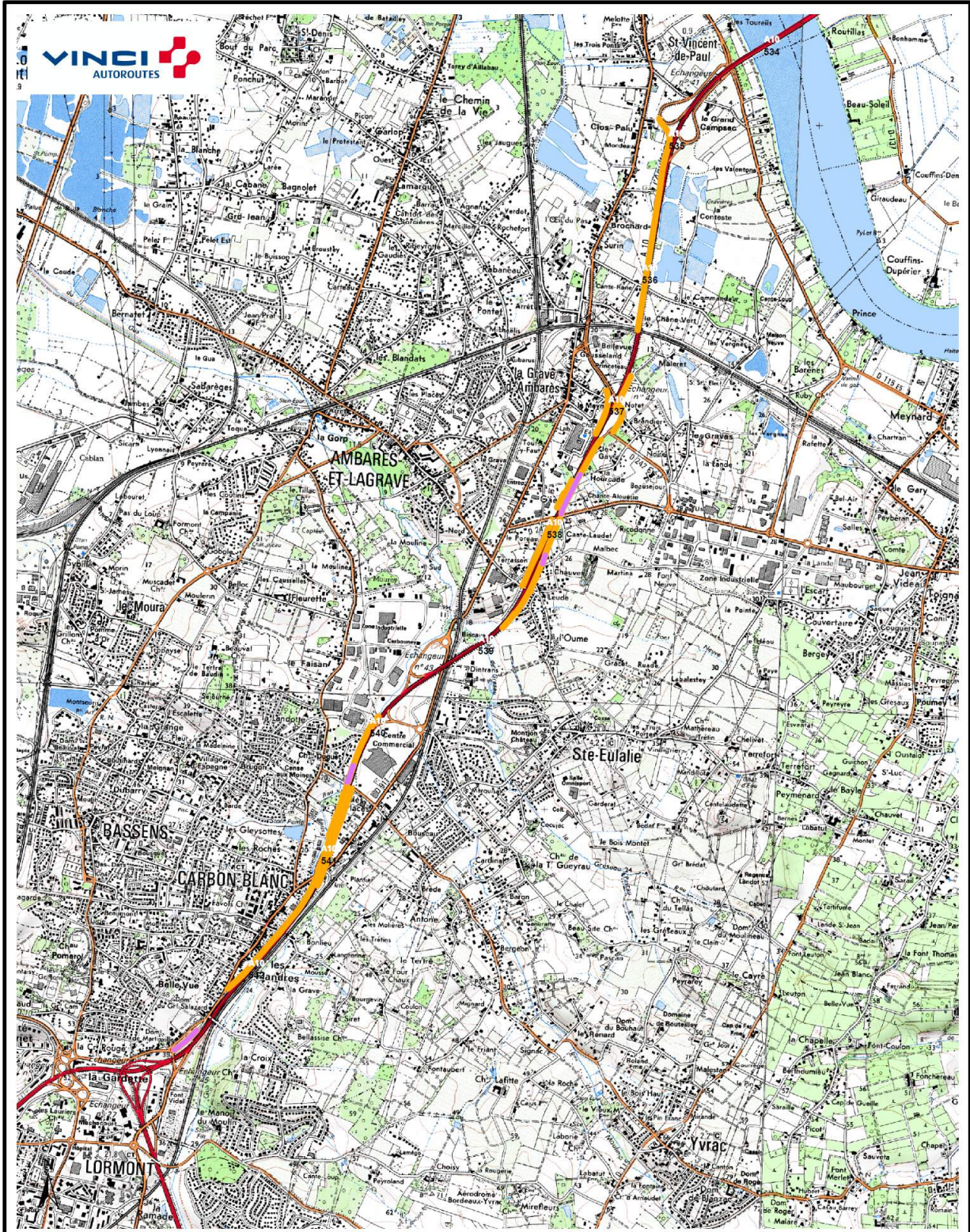














## XII - PROTECTIONS RÉALISÉES AUX ABORDS DU RÉSEAU NON CONCÉDÉ AU COURS DES 10 DERNIÈRES ANNÉES

### Protections par écrans réalisées en Gironde

Voie	Commune	Quartier ou lieu-dit	ZBC	Nature	Longueur	Hauteur	Année
RN10	Cézac	Echangeur RD18	15	m	450 m	2,0 m	2002
				m	500 m	2,5 m	
RN10	Cézac - Cavignac	Echangeur RD18	15	M	125 m	2,0 m	2005 / 2006
				M	475 m	2,2 m	
RN10	Cavignac	Echangeur RD18	15	m	475 m	2,5 m	2002
RN10	Cavignac	Pré de la Fosse - Papon	/	m	745 m	2,5 m	2002
				M	460 m	2,25 m	2005 / 2006
RN10	Cavignac	Château de la Mothe (éch. RD22)	/	m	820 m	0 à 3,2 m	2002
				m	180 m	2,0 m	
RN10	Laruscade	Cottet	/	M	150 m	1,7 à 2,0 m	2005 / 2006
				m	980 m	2,0 à 3,0 m	2002
RN10	Laruscade	Maison Blanche	/	m	270 m	3,0 m	2002
RN10	Laruscade	Maison Neuve	/	m	120 m	2,0 m	2002
RN10	Laruscade	Au Chavan	/	m	310 m	2,5 m	2002
A630	Pessac	Echangeur n° 15	66	M	135 m	3,0 m	2001
				M	58 m	2,5 m	2002
A630	Pessac	Echangeur n° 15	/	M	216 m	2,0 m	2003
A630	Gradignan	Echangeur n° 16	68	M	575 m	3,0 m	2001
				M	124 m	2,7 m	2003
				M/m	212 m	2,0 m	2003
A630	Villenave d'Ornon	Bénédigues	70	M/m	100 m	1,7 à 4,4 m	2002
A630	Villenave d'Ornon	Echangeur n° 17	70	M	266 m	3,5 m	2002
				M	75 m	3,6 à 4,0 m	2003
				M/m	292 m	1,7 m	2003
A630	Villenave d'Ornon	Echangeur n° 18	70	M	340 m	3,5 m	2001
				M	82 m	3,5 m	2001
				M	200 m	5,1 m	2002
				M	478 m	3,5 m	2002
				M et M+	272 m	0,7 à 4,7 m	2002
A630	Bordeaux	Viaduc du pont d'Aquitaine	55	M	700 m	1,8 m	2005
				M	500 m	1,5 m	
				M	600 m	1,8 m	
A630	Lormont	Croix-Rouge	51	M/m	246 m	+ 1,0 à 1,5 m	2006 / 2007
				M	138 m	3,0 m	
A630	Lormont	Carriet – Haut Carriet	51	M+	540 m	+ 1,8 m	2007 / 2009
				m+	240 m	+ 1,0 m	2006

A630	Lormont	Bourg – Bachelierie - Lauriers	51	m+	230 m	+ 1,0 m	2006
				M	260 m	4,3 à 5,3 m	2008
				M	600 m	2,7 à 4,3 m	
A630	Bruges	Villaboiss ( <i>La Mothe-Daugère</i> )	/	m	540 m	2,1 m	2006
A630	Eysines	Le Treytin – Au Bert	56	m	120 m	1,5 m	2006
				M/m	900 m	+ 1,5 m	
A630	Eysines	Au Bert - Eysinof	56	m+	320 m	+ 1,5 m	2007 / 2008
				M/m	280 m	+ 1,5 m	
A630	Eysines	Marmiesse	56	M+ a	145 m	+ 1,5 m	2008 / 2009
				M/m	290 m	+ 1,5 m	
A630	Eysines	Bois Gramond - Lescure	56	M/m	500 m	+ 1,5 m	2008 / 2009
				M+ a	310 m	+ 1,5 m	
A630	Mérignac	Caravelle	/	M/m	125 m	+ 2,0 m	2006 / 2008
				a	97 m	-	
				M/m	170 m	+ 1,5 m	
				M	160 m	2,0 m	
A630	Mérignac	Pichey Nord	/	M	700 m	1,0 m	2006 / 2007
				M	160 m	1,0 m	
A630	Mérignac	Chemin Long Nord	/	M	570 m	1,0 m	2006 / 2007
A630	Mérignac	Beutre Sud	/	m+	160 m	+ 2,0 m	2006 / 2007
				M/m	90 m	+ 2,0 m	
				M	88 m	+ 0,9 m	
A630	Pessac	3M ( <i>Bourgailh Sud</i> )	65	M/m	400 m	+ 2,5 m	2008 / 2009
				d a	700 m	(+ 0,7 m)	
A630	Pessac	Le Monteil	65	d	635 m	(+ 0,7 m)	2007 / 2009
				M	317 m	2,0 à 3,0 m	
A630	Pessac	Monbalon Ouest	65	M+ d a	313 m	(+ 1,3 m)	2007 / 2009
				M/m	100 m	+ 3,0 m	
A630	Pessac	La Châtaigneraie (Est)	65	d	450 m	(+ 0,7 m)	2007 / 2008
				M/m	125 m	+ 1,5 m	
A630	Pessac	La Châtaigneraie Ouest ( <i>Sauvage</i> )	65	M	440 m	2,5 m	2003 / 2004
A62	Villenave d'Ornon	Pontac	46	m+	300 m	+ 2,0 m	2006
				m	430 m	4,5 m	
A62	Villenave d'Ornon	Sallegourde	46	m+	560 m	+ 1,5 m	2007
A62	Villenave d'Ornon	La Hontan	46	M	310 m	2,0 à 3,5 m	2003 / 2004
				m+	230 m	+ 1,0 m	2006
A62	Cadaujac	Le Bouscaut	47	M	675 m	2,8 à 3,0 m	2008 / 2009
A62	Cadaujac	Les Brousteys	47	M	805 m	3,0 m	2006 / 2007
A62	Cadaujac	Fleurs - Lestage	47	M	500 m	3,0 m	2006 / 2007
				m	375 m	1,5 m	
A660	Gujan-Mestras	Césarée	/	M ou m	675 m	2,0 à 3,5 m	2007

**Légende :**

M = écrans verticaux ou subverticaux (murs principalement)

m = merlons de terre

M/m = mur sur merlon (en rehausse)

M+ = rehausse de mur (ou démolition suivie de reconstruction)

d = pose de diffracteur en tête d'écran

a = transformation d'écran réfléchissant en absorbant

m+ = engraissement de merlon (rehausse)

## XIII - PROTECTIONS PROGRAMMÉES AUX ABORDS DU RÉSEAU NON CONCÉDÉ POUR LA PÉRIODE 2011 / 2015

**Protections par écrans programmées au titre de l'opération de réduction des nuisances sonores des VRU de Bordeaux**

Voie	Commune	Quartier ou lieu-dit	ZBC	Nature	Longueur	Hauteur
RN230	Bouliac*	Pont de Bouliac	78	M/m	432 m	+ 1,2 m
				M	176 m	3,0 m
RN230	Lormont	Tressan – Grand Tressan	/	M	775 m	6,0 m
A62	Villenave-d'Ornon	Les Sables – Au Pasten	46	M	324 m	3,0 m
				M	292 m	4,5 m
A62	Cadaujac	Pré Marchand	47	M	660 m	3,5 m

**Légende :**

M = écrans verticaux ou subverticaux (murs principalement)

m = merlons de terre

M/m = mur sur merlon (en rehausse)

*\* cet écran qui protège un quartier de Bouliac sera construit sur Floirac*

**Protections par écrans programmées au titre de l'opération de mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 de Bordeaux**

Voie	Commune	Quartier ou lieu-dit	ZBC	Nature	Longueur	Hauteur
A63	Gradignan	Rémora – La Crabette	7	M	572 m	3,0 m
				M	488 m	5,0 m
A63	Gradignan	Naudet – Bois Laburthe	/	M	260 m	5,0 m

**Légende :**

M = écrans verticaux ou subverticaux (murs principalement)

m = merlons de terre

M/m = mur sur merlon (en rehausse)

Les compléments d'écrans (extensions ou réhausses) nécessaires au respect des objectifs de la DUP du 3 décembre 2008 sont à définir sur Pessac (ZBC n°65) et Mérignac.

## XIV - LE CLASSEMENT SONORE

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestres est un dispositif réglementaire préventif avec projection de trafics à long terme (article L.571-10 du code de l'environnement).

Il s'agit de classer le réseau de transport terrestre en tronçons auxquels sont affectés une catégorie sonore, et de délimiter des secteurs dits « affectés par le bruit » dans lesquels les futurs bâtiments sensibles, notamment d'habitation, devront présenter une isolation acoustique renforcée.

Niveau sonore de référence L le jour	Niveau sonore de référence L la nuit	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit <sup>(1)</sup>
L > 81	L > 76	1	300 mètres
76 < L < 81	71 < L < 76	2	250 mètres
70 < L < 76	65 < L < 71	3	100 mètres
65 < L < 70	60 < L < 65	4	30 mètres
60 < L < 65	55 < L < 60	5	10 mètres

<sup>(1)</sup> La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance précédente, comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche.

La réglementation ne vise pas à interdire de futures constructions (il ne s'agit pas d'une servitude d'utilité publique), mais de faire en sorte qu'elles soient suffisamment insonorisées. Il s'agit d'une règle de construction relevant de la responsabilité du constructeur. 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 mettre en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformément à la réglementation en vigueur.

En application des articles R.123-13 et R.123-14 du code de l'urbanisme, les annexes des documents d'urbanisme indiquent, à titre d'information sur un ou plusieurs documents graphiques le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transport terrestres dans lesquelles des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées. A titre indicatif également, l'annexe bruit comprend la référence des arrêtés préfectoraux et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés.

Ce classement sonore concerne :

- 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 ;
- Les lignes de transport en commun en site propre de plus de 100 autobus ou rames par jour ;
- Les projets d'infrastructures terrestres bénéficiant d'une existence administrative et dont les prévisions de trafic dépassent les seuils précédemment évoqués.

Dans le département de la Gironde, le Préfet a procédé au classement sonore d'infrastructures donnant lieu aux arrêtés suivants :

- arrêté préfectoral du 30/01/2003, pour les routes nationales et autoroutes ;
- arrêté préfectoral du 02/03/2009, pour les voies ferrées ;
- arrêté préfectoral du 03/03/2009, pour des voies de la Communauté Urbaine de Bordeaux ;
- arrêté préfectoral du 06/04/2011, pour des infrastructures terrestres non prises en compte par l'arrêté du 30/01/2003 ;
- arrêté préfectoral du 08/08/2011, pour l'autoroute A65.

**L'ensemble des documents en vigueur est consultable sur le site internet de la Préfecture de la Gironde ([www.gironde.gouv.fr](http://www.gironde.gouv.fr)), par les rubriques « Les actions de l'Etat » / « Territoire, transports, urbanisme » / « Transports » et « Bruit des infrastructures ».**



### « Les efforts entrepris depuis 10 ans par le système ferroviaire pour réduire le bruit ferroviaire »

#### **Une actualité qui justifie un argumentaire pour les DR RFF :**

Suite à la réalisation des cartes de bruit européennes, les processus d'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) se mettent en place progressivement dans les différents départements et agglomérations.

Le PPBE arrêté par le Préfet (après consultation des citoyens) se base sur les propositions des différents gestionnaires et notamment RFF. Il se compose d'actions curatives, mais également de mesures préventives aujourd'hui encadrées par la réglementation française.

Conformément à l'instruction du 23/7/08, les actions curatives à inscrire doivent s'appuyer en priorité sur les plans d'action contenus dans les observatoires. En conséquence sur les départements qui ne disposent pas encore de ces informations, il faut attendre les conclusions du travail sur les observatoires pour alimenter les PPBE en actions curatives.

Le PPBE est également l'occasion de souligner que les acteurs du ferroviaire n'ont pas attendu la directive européenne pour améliorer les choses et de rappeler les efforts engagés depuis plusieurs années pour réduire le bruit sur les projets ferroviaires et sur le réseau existant en terme réglementaire et technologique.

#### **Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié :**

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et le prévoir, et de mieux le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires, le bruit de roulement généré par le contact roue/rail et le bruit aérodynamique. Localement peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'art métalliques, les appareils de voie (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon. Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de



circulation ; A faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 et 300 km/h le bruit de roulement constitue la source principale et au delà de 300 km/h les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par RFF. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ».

Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (référence « Méthodes et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » produit par RFF/SNCF/METTATM du 30/01/06).

#### **La réglementation française, des volets préventifs efficaces :**

Depuis la loi bruit et ses décrets d'application (articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du code de l'environnement), RFF est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisance est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics) et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections, ...).

Depuis la loi bruit et ses décrets d'application (articles L571-10 et R571-32 à R571-43 du code de l'environnement), les voies ferrées sont classées par les Préfets au titre des voies bruyantes. Les données de classement doivent être régulièrement mises à jour par RFF pour tenir compte des évolutions en terme de matériels et de flux.

#### **La résorption des situations critiques sur le réseau existant :**

Si les 2 grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, RFF est actuellement en train de réaliser la cartographie et le décompte des Points Noirs du Bruit sur son réseau classé. Ce recensement est achevé sur les régions Rhône-Alpes, Auvergne, Languedoc et Roussillon.

Par ailleurs, sans attendre ce recensement complet, une quarantaine d'opérations de lutte contre les Points Noirs du Bruit sont actuellement en cours d'étude, voire de réalisation pour quelques unes, principalement en région Ile-de-France, Rhône-Alpes et Aquitaine.

Pour le traitement par écrans ou modelés, RFF+Etat financent 50% du coût des protections, le reste étant à la charge des collectivités locales (Région, Département, Commune), dans le cadre d'une enveloppe annuelle RFF+Etat de 15,4 M€.

Pour le traitement par isolation de façade exclusif, l'Etat propose des subventions aux propriétaires à hauteur minimale de 80% (pouvant aller jusqu'à 100% en fonction des conditions de ressources) du coût des travaux plafonné.

Pour les isolations de façade complémentaires associées à des écrans, les deux possibilités existent à savoir, cofinancement basé sur la même répartition que les écrans ou subventions de l'Etat.

### Les solutions traditionnelles de réduction du bruit ferroviaire :

#### Actions sur les infrastructures existantes :

Les grandes opérations de renouvellement, d'électrification, de simplification du réseau ferroviaire sont porteuses d'actions favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois.



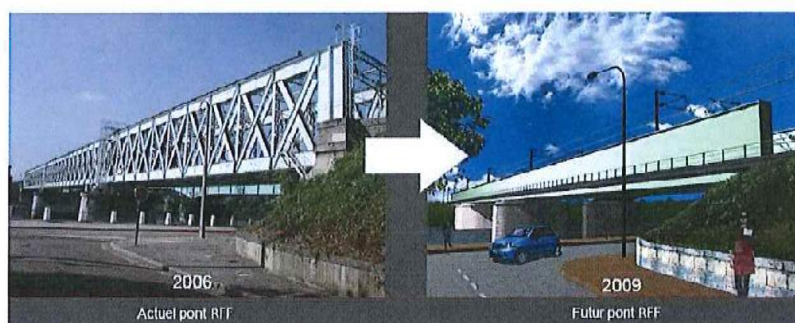
Rails courts sur traverses bois



Longs Rails soudés sur traverses béton

En plus du renouvellement de voie qui les accompagnent couramment, les opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

Le remplacement d'ouvrage d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins vibrante, qui peut réduire jusqu'à 10dB(A) les niveaux d'émission. Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.



Exemple de changement de pont métallique à Oissel

On peut parfois s'interroger sur la pertinence de conserver certains éléments techniques du réseau devenus inutiles et pourtant à l'origine de bruits particuliers, comme certains aiguillages ou certains joints de rails isolant collés.

Le recours au meulage acoustique des rails est une solution de réduction du bruit qui mérite d'être nuancée. C'est une solution locale qui peut apporter un gain supplémentaire de l'ordre de 2dB(A) lorsqu'elle est combinée à l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur le matériel. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est à dire souvent la nuit. Son efficacité est limitée dans le temps (de l'ordre de 6 mois).



Train meuleur de rails (Scheuchzer S.A.)

Suite au programme de recherche européen Silent Track (relatif à l'infrastructure) qui avait pour objectifs trouver des solutions pour réduire le bruit de roulement, RFF préconise de mettre en place, dans les secteurs adaptés, des absorbeurs dynamiques sur rail. Cet élément technique placé sur l'âme du rail, en dehors des zones d'appareils de voie, a pour but d'absorber les vibrations ; elle a été homologuée sur le réseau français et conduit à des réductions comprises entre 1 et 4dB(A), variables en fonction de la rigidité de la voie.



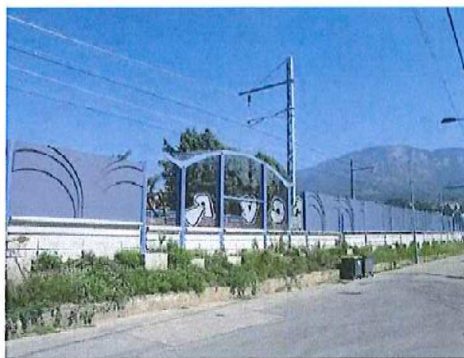
Exemples d'absorbeurs sur rail (Corus et Socitec)

*Actions sur les projets d'aménagement d'infrastructures existantes et de lignes nouvelles :*

Les aménagements de lignes nouvelles bénéficient d'une conception technique qui permet grâce à un axe en plan et un profil en long optimisés de limiter leur impact acoustique.



Malgré une conception géométrique optimisée, si les seuils réglementaires risquent d'être atteints ou dépassés, RFF est tenu de mettre en place des mesures de réduction adaptées qui peuvent prendre la forme de protections passives (écrans ou modelés acoustiques) ou de renforcement de l'isolation des façades. Une protection par écran ou modelé permet d'obtenir une réduction de 5 à 12dB(A) en fonction du site.

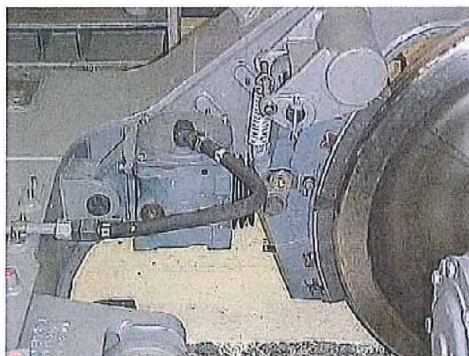


Exemples d'écrans acoustiques à Aix-les-Bains

L'aménagement de voies existantes (comme la création d'une 3ème voie, ...) est aussi l'occasion d'améliorer la situation acoustique préexistante, le respect de seuils acoustiques réglementaires étant également une obligation.

#### *Actions sur le matériel roulant :*

La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de -10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames.



Frein à disque

La mise en place de semelles de frein en matériau composite sur les autres types de matériel roulant (doublé d'un dispositif anti-enrayeurs similaire à l'ABS de nos voitures) permet d'obtenir une baisse de -3 à -6 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels.

Un nouveau matériel adapté au transport de fret (modalohr) équipe aujourd'hui les autoroutes ferroviaires et permet de réduire de -6dB(A) le bruit émis par rapport à un train de fret classique.



Plate-forme Modalohr à Aiton-Bourgneuf (73)

Le programme de recherche européen STAIRRS (2000-2003) a montré que la maîtrise du bruit sur le matériel était éminemment plus intéressante en terme de rapport coût/efficacité que les interventions sur l'infrastructure (et notamment la construction d'écrans), et le bénéfice des gains produits se généralise en plus à tout le réseau et l'environnement.

Certains opérateurs comme les régions (qui exploitent les TER) ou la RATP se sont largement lancés dans le renouvellement de leurs parcs, mais sur le fret responsable des émissions sonores les plus importantes, les 100000 wagons circulant à travers la France (et les 650000 wagons circulant en Europe) appartiennent à de multiples opérateurs ferroviaires qui n'ont pas encore programmé le renouvellement de leur matériel parfois très ancien. Actuellement seulement 10000 wagons de fret en circulation sont équipés de dispositif de semelles de frein en matériau composite en Europe et il s'agit pour la plupart de wagons récemment mis en service et le taux de renouvellement du parc est très lent (28 ans en moyenne en France)

#### **Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes :**

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, RFF participe à plusieurs programmes de recherche français ou européens qui proposent aujourd'hui de nouvelles pistes techniques intéressantes pour réduire le bruit ferroviaire.

#### *Actions sur les infrastructures existantes :*

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier. Des travaux de recherches récents menés par la direction de la recherche de la SNCF pour le compte de RFF ont permis d'établir une méthodologie fiable pour la caractérisation et le traitement des ponts métalliques du réseau ferré national. Quelques ouvrages ont bénéficié de ces solutions qui consistent notamment à poser des absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages (dispositif placé en bordure du rail dont le rôle est d'absorber les vibrations), le remplacement des systèmes d'attache des rails et la mise en place d'écrans acoustiques absorbants.



RFF a engagé un programme de recherche spécifique pour réduire le bruit des triages qui provoquent un crissement aigu lié au frottement du rail freineur sur la roue. Plusieurs solutions ont été expérimentées et le sont encore, comme la pose d'écran acoustique au droit des freins de voie, l'injection d'un lubrifiant (abandonnée) ou encore la mise en œuvre d'un rail freineur rainuré en acier. Mais ces solutions ne sont pas encore opérationnelles.

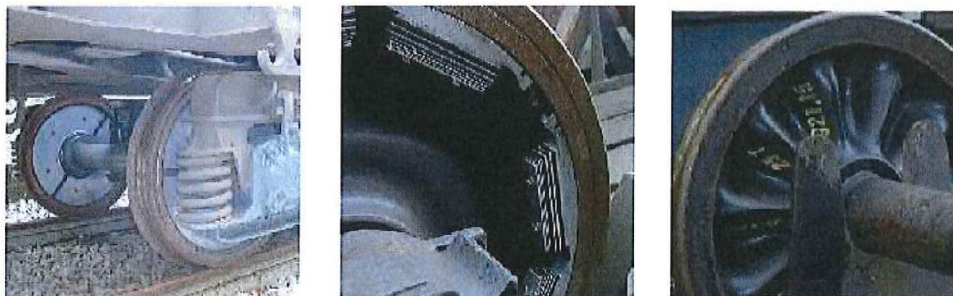


Rail freineur (gare d'Antwerpen)

RFF a également mis au point une solution d'écran bas d'une hauteur inférieure à 1m, placé très près du rail. Cette solution non encore homologuée en France montre son intérêt lorsqu'elle est combinée à un carénage du bas de caisse des trains, mais ne permet pas de réaliser pour le moment certaines actions de maintenance des voies.

#### *Sur le matériel roulant :*

Le programme de recherche européen Silent Freight (relatif au matériel fret roulant) a pour objectifs de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de systèmes à jonc après usinage d'une gorge, ...), en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.



Exemples de roues optimisées

### **Des solutions financières incitatives et innovantes :**

La forte intégration du système ferroviaire, liée à des raisons techniques et historiques, dans un environnement de plus en plus sensible, milite en faveur d'une collaboration étroite entre gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, Etat et collectivités, tant d'un point de vue technique, organisationnel que financier.

Trois leviers financiers possibles.

-Appliquer le principe pollueur-payeur, avec une tarification différentielle du sillon, comportant une modulation du droit de circulation des convois selon le niveau de nuisance sonore. Ce mécanisme incitatif, par un système de bonus ou de bonus-malus, serait appliqué aux matériels les plus bruyants et les redevances, collectées et affectées à RFF, ne pourraient être utilisées par celui-ci que pour des actions relevant de sa compétence de gestionnaire du réseau.

-**Un fonds d'aide à l'investissement** dans le matériel roulant nouvelle génération, qui aurait pour mission de subventionner l'achat de wagons neufs en remplacement ou complément du parc existant, en conformité avec les règles sur les aides d'Etat.

-**La piste fiscale pourrait être explorée afin d'encourager le financement de l'isolation phonique**, reconnaissant par là le prix collectif à payer de l'acceptation sociale du train.

## XVI - GLOSSAIRE

### **Bâtiment sensible au bruit :**

Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.

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

**dB :** Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit.

**Hertz (Hz) :** Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son.

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

**Lday :** Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h.

**Lden :** Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures.  
d= day (jour ; durée de 12h, de 6h à 18h)  
e= evening (soirée ; durée de 4h, de 18 à 22h)  
n= night (nuit ; durée de 8h, de 22 à 6h)

**Ln :** Niveau acoustique moyen de nuit (même durée de 8h ; de 22 à 6h).

**Pascal (Pa) :** Unité de pression acoustique.

### **Point Noir du Bruit :**

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

- Un point noir bruit diurne est un PNB où seule la valeur limite diurne est dépassée.
- Un point noir bruit nocturne est un PNB où seule la valeur limite nocturne est dépassée.
- Un super point noir bruit est un PNB où les valeurs limites diurnes et nocturnes sont dépassées.

**Zone de bruit critique :** Une zone de bruit critique (ZBC) est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.

**ADEME :** Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

**ASF :** Société des Autoroutes du Sud de la France

**BAU :** Bande d'Arrêt d'Urgence

**DREAL :** Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

**GBA :** Glissière Béton Armé

**ISOLATION DE FACADE :** Pouvoir d'affaiblissement acoustique d'une façade

**MERLON :** Modelé ou levée de terre

**OMS :** Organisation Mondiale de la Santé

**RFF :** Réseau Ferré de France. Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) français chargé de l'entretien, du développement, de la cohérence et de la mise en valeur des voies ferrées françaises.

**TMJA :** Trafic Moyen Journalier Annuel (unité de mesure du trafic routier)

**TPC :** Terre-Plein Central

**ZUS :** Zone Urbaine Sensible au sens de la loi du 14 novembre 1996



# XVII - ACCORDS DES AUTORITÉS OU ORGANISMES COMPÉTENTS



**DCMI - Direction Technique de l'Infrastructure**

74, allée de Beauport - CS 90304 - 84278 Vedène cedex  
Tél. : 04.90.39.96.63 - Fax : 04.90.32.91.08

Reçu le  
01 OCT. 2012

SUAT

Reçu le  
- 1 OCT. 2012

Division Transports

Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Cité administrative  
BP 90

33090 Bordeaux cedex

**A l'attention de Monsieur Rouault**

Vedène, le 26 septembre 2012

**Objet : Cartes du bruit stratégiques 2<sup>e</sup> échéance et PPBE – réseau ASF**

N/Réf. : XM/MD 12-1021

Copies : ASF DRE Ouest-Atlantique, DRE Centre-Auvergne et DRE Aquitaine – Midi-Pyrénées

Monsieur,

Par courrier du 18 juin 2012, nous avons transmis à la préfecture de Gironde les cartes de bruit 2<sup>e</sup> échéance correspondant au linéaire d'autoroute A89 dont l'exploitation est concédée à la société ASF.

Par ailleurs, vous nous avez fait part, via votre courrier du 27 juillet 2012, des conclusions de la phase de consultation du public relative au projet de PPBE établi dans la foulée des cartes de bruit 1<sup>ère</sup> échéance.

Suite à votre sollicitation téléphonique sur ces deux sujets, vous trouverez ci-après les précisions que je souhaite porter à votre connaissance, à toute fin utile dans le cadre de votre instruction de ces affaires.

## Actualisation des cartes produites lors de la première échéance

Sur notre réseau traversant le département de la Gironde, les cartes de bruit des autoroutes A10 et A62 produites en 2008 ne nécessitent pas de mise à jour particulière.

En effet, eu égard au contexte économique perturbé depuis 2008, la prise en compte de l'évolution des trafics depuis 2006 (année de référence des cartes 1<sup>ère</sup> échéance) n'impacterait que marginalement les niveaux de bruit.

Afin d'étayer cet argumentaire, vous trouverez ci-après les ordres de grandeur des évolutions du trafic circulant sur le réseau cartographié en première échéance :

- autoroute A10 : croissance 2007/2011 de l'ordre de 5%, avec baisse du trafic PL
- autoroute A62
  - Marmande/bifurcation A62-A65 : croissance 2006/2011 inférieure à 10 %, avec baisse du trafic PL
  - bifurcation A62-A65/La Brède : croissance 2006/2011 inférieure à 15 %, avec baisse du trafic PL, à l'exception de la section Langon/bifurcation A62-A65 (où la croissance est plus forte du fait de la mise en service de l'A65).

### **Autoroutes du Sud de la France**

9, place de l'Europe - 92851 Rueil-Malmaison cedex  
Tél. : + 33 (0)1 72 71 90 00 - www.asffr

Société anonyme au capital de 29 343 640,56 euros  
RCS Nanterre 572 139 996 - APE 5221Z - Id. TVA FR 53 572 139 996



Pour conclure en regard des taux d'évolution développés ci-dessus, l'impact sonore de leur prise en compte serait d'un ordre de grandeur inférieur ou égal à 0,5 dB(A), à l'exception de la section "Langon / bifurcation A62-A65", où cet ordre de grandeur serait d'au plus 1 dB(A).

Projet de PPBE soumis à la consultation du public

Aucune observation n'ayant été formulée à l'occasion de la consultation du public au niveau de notre réseau concédé, nous vous confirmons que, dans l'ensemble, le contenu du document peut être conservé en l'état.

Notre contrat de plan 2012-2016 n'ayant toujours pas été officialisé, il nous paraît toutefois opportun d'insérer un commentaire supplémentaire en fin de paragraphe VIII-3-a relatif aux partenariats.

La rédaction de ce complément pourrait par exemple être la suivante :

*"Le principe des partenariats est lié au contenu du contrat de plan 2007-2011.*

*Au jour d'établissement du présent PPBE, le contrat de plan 2012-2016 d'ASF n'est pas encore finalisé. De ce fait, le principe des partenariats développés dans le présent document s'applique aux projets déjà prévus (listés au paragraphe ci-après), mais reste passible de caducité pour d'éventuels projets ultérieurs dans le cas où le contrat de plan 2012-2016 prévoirait une reconsidération, voire un abandon de ces actions volontaristes".*

Nos services se tiennent naturellement votre disposition pour plus de précisions sur ces sujets.



Michel Trains  
Directeur Technique adjoint



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement d'Aquitaine

Service mobilité, transports et infrastructures

Division infrastructures

Nos réf. : 12-0246  
Vos réf. : Votre lettre du 27 juillet 2012  
Affaire suivie par : Philippe DARLES  
philippe.darles@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. : 05 56 24 87 74 – Fax : 05 56 24 84 04  
Courriel : di.smti.dreal-aquitaine@developpement-durable.gouv.fr

Bordeaux, le 24 SEP. 2012

Le directeur régional

à

Monsieur le Directeur départemental  
des territoires et de la mer de la Gironde

**Objet** : Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)  
Réseau routier national non concédé de 1<sup>re</sup> échéance en Gironde

Par le courrier visé en référence, vous m'avez fait part des résultats de la mise à disposition du public du projet de PPBE de l'État, pour ses infrastructures linéaires de transport de 1<sup>re</sup> échéance en Gironde, et vous me demandez si j'adhère au contenu de ce document pour la clôture de cette procédure.

Une seule observation recueillie concernait le réseau routier non concédé, nous y avons apporté le 30 août, conformément à votre suggestion et après concertation entre nos services, une réponse individuelle sans implication sur le texte du PPBE.

La DREAL, en sa qualité de gestionnaire du réseau routier non concédé, n'a aucune observation à formuler quant au contenu du PPBE, auquel Monsieur le Préfet de la Gironde n'a pas apporté de modification à l'issue de la mise à disposition du public.

Pour le Directeur Régional de  
l'Environnement de l'Aménagement et du  
Logement  
Le Directeur adjoint  
Gérard CRIQUI



Le Directeur régional

Bordeaux, le 3 décembre 2012

Monsieur Michel DUVETTE  
Directeur départemental  
DDTM de la Gironde  
Service Urbanisme Aménagement  
Transports  
Cité Administrative - BP 90  
33090 BORDEAUX Cedex

Objet : PPBE de l'Etat en Gironde  
Fin de la mise à disposition du public et demande d'accord  
Référence : D-12.01492 BdM/JS/VS

Monsieur le directeur,

Suite à la mise à disposition du public du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat, je vous adresse par la présente notre accord sur le contenu de ce document.

Je vous invite également à y joindre le document ci-joint établi au niveau national par Réseau Ferré de France (son titre "les efforts entrepris depuis 10 ans par le système ferroviaire pour réduire le bruit ferroviaire"), dans la mesure où il constitue le socle des volets ferroviaires des PPBE.

S'agissant de la remarque de la riveraine concernant la gare St Jean, nous vous confirmons que les nuisances sonores issues de garages de rames ne sont pas assujetties à une réglementation. Une clarification sur ce sujet est nécessaire.

En première action, une bonne part des désordres peut être réduite sinon réglée par une simple charte de bonnes pratiques avec les opérateurs ferroviaires (en l'occurrence la SNCF), en limitant la durée de préchauffage au strict minimum en particulier.

Une réponse individuelle sera faite à l'intéressée, après concertation entre nos services.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Bruno de MONVALLIER