



15 octobre 2013

Sommaire

- I – Synthèse de la réunion du 4 septembre 2013*
- II – Critère d'antériorité*
- III – PNB et Indicateurs de bruit*
 - III.1 – DUP de la RN20-déviations de St-Jean de Verges*
 - III.2 – Raccordement de la RN20 existante à l'A66*
 - III.3 – PNB identifiés dans le PPBE Etape 1*
 - III.4 – L'effet couperet du Lden à 68 dB(A)*
 - III.5 – Identification des PNB à partir des calculs de modélisation*
- IV – Protections à la source*
- V – Une démarche globale et concertée*
 - V.1 – Une démarche globale*
 - V.2 – Une démarche concertée*
- VI – L'Etape 3 du PPBE*

La présente Note de travail fait suite à la réunion du 4 septembre 2013, à la sous-préfecture de Pamiers, au cours de laquelle la DDT de l'Ariège nous a présenté un document de synthèse « Elaboration du PPBE – 1^{ère} échéance de l'Ariège ». Elle ne prend pas en compte les études de protection à la source réalisées par la DREAL qui doivent être présentées lors de la prochaine réunion du Comité de pilotage de l'observatoire du bruit. Cette Note constitue un document préparatoire à cette réunion.

I - SYNTHÈSE DE LA RÉUNION DU 4 SEPTEMBRE 2013

Au cours de cette réunion, la DDT a présenté une première approche de la présentation qui sera exposée de façon détaillée par la DREAL lors de la prochaine réunion du Comité de Pilotage de l'observatoire du bruit :

- Echancier de la démarche PPBE : Etape 1, Etape 2 et Etape3 (projet PPBE)
- Rappel du tronçon concerné dans le 09 (1^{ère} échéance européenne) : 20 km sur la RN20 (de l'A66 à Pamiers jusqu'au début du contournement de Foix et de la fin du contournement de Foix jusqu'à la RD117 à St-Paul de Jarrat)

AUTRES DONNÉES :

- Section Pamiers (A66) à l'échangeur de Foix : mise en service en Janv 1990
- Section de l'Echangeur sud de Foix au giratoire nord de Tarascon : mise en service en Oct 1995
Nota de notre association : ouverture de l'autoroute A66 Toulouse-Pamiers qui est raccordé à la RN20 en février 2002. Suite à cette modification significative de l'infrastructure, les nuisances sonores deviennent insupportables et ne vont cesser d'augmenter, variant en fonction des moments du jour, des saisons, de la météo, des périodes de vacances.
- Aucune protection contre le bruit mise en œuvre dans les 10 dernières années
Nota de notre association : les seules mesures de protection prises l'ont été lors de la construction de la 2x2 voies en 1988-1989.
- Publication le 13 mai 2013 du classement sonore des routes de l'Ariège
- Publication le 1^{er} février 2013 des cartes de bruit de la RN20 2^{ème} échéance (de Pamiers à Ax-les-Thermes)
- Rappel réglementaire sur les 3 critères cumulatifs définissant les bâtis à traiter :
 - Critère de destination du bâti : bâtis sensibles (habitations, établissements scolaires, de santé, etc)
 - Critère d'antériorité : circulaire du 25/5/2004 et DUP
Nota de notre association : dans les courriers du Préfet de l'Ariège (21 janvier 2006) et du Directeur de la DDEA (31 janvier 2006) adressés au Maire de Saint-Jean de Verges, il est fait référence à la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 (??)
 - Critère sonore : dépassement seuils PNB (L_{Aeq} 6h-22h >= 70 dB(A) ou L_{Aeq} 22h-6h >= 65 dB(A) ou L_{den} >= 68 dB(A) ou L_{night} >= 62 dB(A)) ou seuils DUP
Nota de notre association : le seuil retenu dans la DUP est L_{eq} 8h-20h <= 60 dB(A).

MESURES SUR BATIS A TRAITER

- Rapport CETE présenté à l'observatoire du bruit fin 2010, fin de la 1^{ère} étape
- Etude complémentaire lancée par la DREAL 2012-2013 (au cours de la 2^{ème} étape dite de définition des mesures de réduction) a permis d'affiner cette 1^{ère} étude concernant l'identification des bâtis à traiter : nouveaux points de mesure et nouvelle modélisation du bruit
- Conclusion de l'étude complémentaire : 25 bâtis (1^{ère} étude) + 5 bâtis (2^{ème} étude) = **30 bâtis pavillonnaires** situés le long de la RN20

Communes	Nombre de PNB
Pamiers	6
Verniolle	2
St-Jean de Verges	21
St-Jean de Falga	1
TOTAL	30

- Suite de l'étude, protection à la source ou de façade ?
 - Si bâtis à traiter proches entre eux : étude d'opportunité de protection à la source en analysant la faisabilité technique et le coût.
 - Pour le choix des protections : le coût de la protection à la source ramenée au bâti à traiter protégé est comparé avec le coût d'une isolation de façade.
- Résultats de l'analyse :
 - Les coûts de protections à la source par bâti sont entre 6 et 13 fois plus élevés par rapport aux coûts d'isolation de façade
 - Prix d'une protection à la source : entre 46 000 € et 84 000 €
 - Prix d'une isolation de façade : entre 4 000 € et 8 000 €
 - D'où : Propositions d'isolations de façades pour les 30 bâtis à protéger
Nota de notre association : un choix basé uniquement sur une comparaison de coûts est peu significatif si on ne dispose pas d'une analyse coûts/avantages et d'une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues.
- Cartographie du bruit :
 - Zone 1 – Pamiers (Lden et Ln) – Trafic 2030
 - Zone 2.1 – Pamiers (Lden et Ln) – Trafic 2030
 - Zone 2.2 – Pamiers (Lden et Ln) – Trafic 2030
 - Zone 3 – Verniolle (Lden et Ln) – Trafic 2030
Nota de notre association : pour les zones de Pamiers et Verniolle les points suivants restent à expliquer : **Niveaux sonores limites** : Lden = 68 dB(A), Ln= 62 dB(A). **Légende** : Rectangle rouge = Point à traiter actuel (2007) ? Rectangle orange = Point à traiter en devenir (2030) ? Rectangle jaune : Bâtiment ne vérifiant pas le critère d'antériorité ? Rectangle gris = Bâtiment ne respectant pas la destination ? Rectangle blanc = Bâtiment sensible ne dépassant pas les seuils réglementaires ? ● Mesure ORFEA étape 2 ? 60 valeur calculée Lden ? 52 valeur calculée Ln ?
 - Zone 4.1 – Saint-Jean de Verges (LAeq 8h-20h) – Trafic 2030
 - Zone 4.2 – Saint-Jean de Verges (LAeq 8h-20h) – Trafic 2030
 - Zone 5 – Saint-Jean de Verges (LAeq 8h-20h) – Trafic 2030
 - Zone 6.1 – Saint-Jean de Verges (LAeq 8h-20h) – Trafic 2030
 - Zone 6.2 – Saint-Jean de Verges (LAeq 8h-20h) – Trafic 2030
Nota de notre association : pour les zones de Saint-Jean de Verges les points suivants restent à expliquer : **Niveau sonore limite** : LAeq (8h-20h) = 65 dB(A). **Légende** : Rectangle rouge = Point à traiter actuel (2007) ? Rectangle orange = Point à traiter en devenir (2030) ? Rectangle jaune : Bâtiment ne vérifiant pas le critère d'antériorité ? Rectangle gris = Bâtiment ne respectant pas la destination ? Rectangle blanc = Bâtiment sensible ne dépassant pas les seuils réglementaires ? ● Mesure ORFEA étape 2 ? 60 valeur calculée LAeq ?
 - Planche 2 : Pamiers 3 et Saint-Jean-du-Falga (Construction de type habitat exposée à un Lden >= 68 dB(A))
- Information complémentaire : il nous été dit que la DREAL a réalisé 4 études de protection à la source qui doivent être présentées lors de la prochaine réunion du Comité de pilotage de l'observatoire du bruit.
- Information complémentaire : Madame la sous-préfet de Pamiers nous a informé qu'un radar tronçon sera installé sur les deux sens de la RN20, entre Verniolle et Foix-Permillac. Cette installation est prévue avant la fin de l'année 2013.

II - CRITERE D'ANTERIORITE

Nous avons déjà contesté ce critère discriminatoire qui dit que seules ont droit à des mesures de protection les habitations dont la construction a été autorisée après « l'existence administrative » de l'infrastructure (Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique... OU Mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure... OU L'inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un POS... OU La mise en service de l'infrastructure OU...).

La réponse du sous-préfet de Pamiers (courrier du 1^{er} février 2011) confirme que « *les obligations réglementaires posées par le code de l'environnement imposent de ne retenir les bâtiments comme PNB que s'ils satisfont aux critères d'antériorité définis par l'article R 571-51 du code de l'environnement* ».

Nous rappelons cependant que la Charte de l'environnement de 2004 a été introduite en 2005 dans la Constitution du 4 octobre 1958. Elle est devenue un texte à valeur constitutionnelle, reconnu par le Conseil constitutionnel et le Conseil d'État. L'article 1^{er} de la Charte précise que « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé* ». Nous vivons dans un état de droit qui place la Constitution au sommet des normes de droit et garantit l'égalité des sujets devant le droit. On peut s'interroger si la question prioritaire de constitutionnalité n'abrogerait pas toutes les dispositions législatives faisant référence au critère d'antériorité. A ce jour, **nous posons à l'Etat une seule question**, simple, à laquelle nous souhaitons une réponse simple, faisant abstraction de tous les décrets, arrêtés, circulaires, instructions concernant le bruit des infrastructures de transport : **comment l'Etat peut-il nier le droit d'un citoyen de « vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé », conformément à la Constitution, sous prétexte que son habitation est trop récente ?**

III - PNB ET INDICATEURS DE BRUIT

III.1 – DUP de la RN20-déviations de Saint-Jean de Verges (février 1986)

D'après les documents présentés lors de la réunion du 4 septembre 2013, il semble que l'indicateur de bruit retenu pour la détermination des PNB dans les zones de bruit critiques de Saint-Jean de Verges soit celui de la DUP, LAeq (8h-20h), et que le niveau sonore limite soit de 65 dB(A).

Extrait de la DUP RN20-déviations de Saint-Jean de Verges :

L'objectif visé lors de la création d'une voie nouvelle est de contenir le niveau sonore équivalent diurne (Leq 8h-20h) engendré par la voie dans une fourchette comprise entre 60 et 65 dB(A) (circulaire du 2 mars 1983). Des niveaux de confort seront recherchés dans la mesure du possible dans le cas où les logements à usage d'habitat concernés sont situés dans des zones calmes. Cette disposition sera donc à appliquer dans le cadre de notre étude.

... L'induction de trafic éventuellement engendrée par l'aménagement général de la RN20 au Sud de TOULOUSE n'a pas été prise en compte. Les résultats ci-dessous peuvent donc être considérés comme une hypothèse basse...

Dans le souci de protéger au mieux les riverains des nuisances phoniques engendrées par la voie nouvelle, les valeurs du trafic estimées à l'horizon 2000 seront retenues pour l'étude phonique. En conséquence, le trafic de référence retenu pour l'étude sera de 12 782 véhicules par jour avec un pourcentage de poids lourds pris égal à 10%. La vitesse de référence adoptée est de 100 km/h en cohérence avec le caractère de route express de l'itinéraire...

Les fiches schématiques qui succèdent visualisent, par zones sensibles, la position des constructions ayant fait l'objet d'un calcul ainsi que les niveaux de bruit atteints sur leur façade, résultant de la mise en œuvre du projet. Dans le cas où il y a deux valeurs, cette dernière indique le Leq en façade après mise en place de la protection telle qu'elle est décrite sur la partie inférieure de la fiche...

Extrait de la circulaire du 2 mars 1983 :

Lors de la création d'une voie nouvelle, on s'attachera à en limiter la contribution sonore au droit des habitations et des équipements sensibles existants.

L'objectif visé sera de contenir le niveau sonore équivalent Leq (8h-20h) engendré par la voie nouvelle dans une fourchette comprise entre 60 et 65 dB(A) sur la base des méthodes définies par le Guide du bruit des transports terrestres.

Je vous rappelle à cet égard la bonne représentativité de l'indicateur Leq (8h-20h) pour appréhender la gêne globale des riverains dans la très grande majorité des cas, compte tenu des corrélations existant entre trafics diurnes et nocturnes. Le recours à un indicateur complémentaire Leq (0h-5h) ne s'avère justifié que dans des cas très exceptionnels...

Des niveaux de confort proches de 60 dB(A) seront recherchés dans la mesure du possible, si les logements à protéger sont situés dans des zones résidentielles calmes ou si la nature des équipements le justifie.

Le seuil retenu dans la DUP est Leq 8h-20h <= 60 dB(A) (circulaire du 2 mars 1983). Pour maintenir un Leq (8h-20h) inférieur à ce seuil lors de la construction de la 2x2 voies en 1988-1989, l'ensemble des mesures prises pour assurer la protection phonique des six zones sensibles identifiées s'est résumé à un merlon de 2 mètres de haut sur 150 mètres de long et à l'isolation de 9 fenêtres et 2 portes-fenêtres pour un montant de 47 000 francs (7 165 euros).

La DUP présente 6 fiches schématiques correspondant aux 6 zones sensibles identifiées. Au total, 11 bâtiments sont concernés par la mise en œuvre du projet : 8 ayant des Leq (8h-20h) calculés inférieurs à 60 dB(A) et 3 ayant des Leq (8h-20h) calculés compris entre 60 et 65 dB(A). Ces trois derniers bâtiments ont fait l'objet de mesures de protection pour ramener leur Leq (8h-20h) inférieur à 60 dB(A) : Leq du bâtiment 2 de la zone sensible Terrassou ramené de 62 à 59 dB(A) ; Leq du bâtiment 1 de la zone sensible Jacarias ramené de 66 à 60 dB(A) pour la façade 1 et de 62 à 56 dB(A) pour la façade 2 ; Leq du bâtiment 2 de la zone sensible Ragne ramené de 61 à moins de 60 dB(A).

Ainsi, les mesures de protection mises en place visent toutes à assurer un Leq (8h-20h) inférieur ou égal à 60 dB(A). C'est cette valeur, et non 65 dB(A), qui doit être retenue comme niveau sonore limite pour déterminer les PNB du PPBE.

III.2 – Raccordement de la RN20 existante à l'A66

Le Décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, l'Arrêté du 5 mai 1995 et la Circulaire n° 97-110 du 12/12/97 sont des textes très complexes et difficiles à interpréter. Nous avons retenu que le raccordement de la RN20 existante à l'autoroute A66 Toulouse-Pamiers, en février 2002, a constitué une modification significative de l'infrastructure (discontinuité dans la croissance du trafic liée à la réalisation d'une autre infrastructure) qui a entraîné une augmentation à terme de plus de 2 dB(A) des niveaux de bruit, d'où l'impératif d'assurer, après modification, des niveaux de bruit inférieurs à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Ces niveaux doivent être obligatoirement respectés sur toute la durée de vie de l'infrastructure.

III.3 – PNB identifiés dans le PPBE Etape 1

Extrait de l'étude du CETE « PPBE de la RN20 Etape 1 » :

2.7 – Résultats

On trouvera dans les planches suivantes les empreintes sonores modélisées par le logiciel Mithra-sig, qui a également permis de constituer la carte de bruit, accompagnées de tableaux indiquant les niveaux sonores en Lden évalués pour les bâtiments les plus exposés, particulièrement ceux dépassant un Lden de 68 dB(A), ainsi que la situation d'antériorité par rapport à la voie (cf mention « récent » dans la colonne « commentaire bâtiment » , quand les constructions sont considérées comme ne bénéficiant pas de cette situation d'antériorité).

Extrait du compte-rendu de la réunion du Comité de pilotage de l'observatoire du bruit du 24 novembre 2010 (PPBE Etape 1) :

Monsieur ARNAUD (CETE) indique que les résultats obtenus par les deux méthodes ont été recadrés pour tenir compte de l'augmentation de trafic à long terme et que la recherche de l'antériorité des bâtiments par rapport au projet de construction de la route a été faite par la DDT. Il ajoute que désormais ce travail étant achevé, la DREAL en collaboration avec la DIRSO mèneront les études complémentaires en 2ème étape du PPBE.

Monsieur le sous-préfet, après avoir recueilli l'avis de l'assemblée, indique que l'étude du CETE est adoptée par l'assemblée.

Le dossier peut maintenant être confié à la DREAL qui, en collaboration avec la DIRSO, procèdera à une étude des moyens à mettre en œuvre en vue de la résorption des points noirs et des autres actions du PPBE. Monsieur FELIX (DREAL) précise que cette phase durera une année, le dossier reviendra ensuite à la DDT et sera soumis à la consultation du public.

Vu la lisibilité des cartes présentées par la DDT lors de la réunion du 4 septembre 2013 et une nouvelle numérotation des bâtiments, nous n'avons pu faire le rapprochement entre les bâtiments PNB identifiés dans l'étape 1 du PPBE et les 30 PNB de l'étude complémentaire (étape 2 du PPBE). Il nous a été confirmé que tous les bâtiments, sans exceptions, identifiés comme PNB dans l'étape 1 sont inclus dans les 30 PNB de l'étude complémentaire.

III.4 – L'effet couperet du Lden à 68 dB(A)

Dans la « Note d'étape » du 30 novembre 2010, transmise au sous-préfet de Pamiers, au CETE, à la DDT, nous demandons que les bâtiments dont le Lden est de 67,.. soient considérés comme PNB. Nous insistons sur la reconnaissance de la zone de Garrigou comme zone bruyante, et sur la continuité des nuisances sonores entre les zones « Le Village – Le Stade ».

Dans notre dossier « Hypothèses de trafic en 2030 » du 10 septembre 2013, transmis au sous-préfet de Pamiers et à la DDT, après correction de l'estimation par le CETE du trafic à l'horizon 2030 induisant une variation de 0,5 dB, nous avons montré que la valeur limite réglementaire de 68 dB(A) du Lden correspond à des résultats issus des calculs de modélisation compris dans une plage d'incertitude au minimum de [67-68 dB(A)], en tenant compte de la marge d'erreur inhérente à toute modélisation et à la précision relative des données d'entrée, modeste selon le CETE. Nous demandons que la DREAL corrige en conséquence la liste de PNB identifiés dans son étude PPBE Etape 1.

III.5 – Identification des PNB à partir des calculs de modélisation

Extrait du compte-rendu de la réunion du Comité de pilotage de l'observatoire du bruit du 24 novembre 2010 (PPBE Etape 1) :

Monsieur ARNAUD (CETE) restitue le travail correspondant à la 1^{ère} étape dite d'identification des zones bruyantes du PPBE de la RN20 (1ère échéance Pamiers – Saint-Paul-de-Jarrat). Il a déterminé 400 bâtiments situés dans 26 zones de bruit critiques (ZBC) dans lesquelles ont été pointés une vingtaine de points noirs du bruit (PNB) dépassant le seuil de 68 décibels en Lden (indice de gêne sonore pondéré selon l'heure jour soir nuit) ...

... Il explique le passage de 2 points noirs (in situ) à une vingtaine (modélisation) par la méthode appliquée. Il s'avère que la modélisation informatique, plus favorable aux riverains, reflète mieux le bruit ressenti.

Extrait de l'étude du CETE « PPBE de la RN20 Etape 1 » :

4 – Synthèse conclusive.

Les principaux enseignements de l'étude :

... Cet inventaire ne serait pas complet s'il omettait les nombreux témoignages oraux recueillis auprès des riverains eux-mêmes, notamment à l'occasion des mesures et des relevés.

A l'issue de cet exercice, on peut s'interroger sur le décalage constaté entre la modélisation des empreintes sonores qui relève une vingtaine de bâtiments exposés à un Lden supérieur ou égal à 68 dB(A), et les mesures de terrain qui relèvent « seulement » deux bâtiments « Points Noirs du Bruit » à l'issue des mesures acoustiques elles-mêmes.

Ce dernier chiffre, qui apparaîtra dérisoire et disproportionné par rapport à la gêne ressentie et exprimée, peut être expliqué par la nature même des indicateurs utilisés, lesquels rendent compte d'une énergie sonore moyenne pendant chaque période réglementaire. De surcroît, le Lden, fortement lié au niveau sonore nocturne, s'avère moins représentatif de la gêne en cas de volume de trafic nocturne relativement faible, comme c'est le cas sur la RN20.

Dans le cas présent, l'étude de la structure du trafic, et notamment l'exploitation des enregistrements de vitesses pratiquées pendant une longue période (103 jours), conjuguée aux témoignages des riverains et à l'expérience du terrain capitalisée à l'occasion des mesures et relevés à Verniolle et Saint-Jean de Verges permet de corréliser la gêne aux vitesses excessives pratiquées par une proportion non négligeable d'usagers (bruit de roulement pour les véhicules avec habitacle et bruit de moteur spécifiquement pour les 2 roues), ainsi que des changements d'allures (accélération, décélération, changement de rapports de boîte de vitesse) de la part des conducteurs.

Ces considérations amènent à relativiser la représentativité des mesures de terrain sur la perception des nuisances, et pousseraient à appuyer la suite des études du PPBE sur les résultats issus des calculs de modélisation, lesquels correspondent mieux aux nuisances ressenties par les riverains.

Pour l'étude complémentaire de la DREAL (étape 2 du PPBE), il est fait état de nouveaux points de mesure et de mesures ORFEA étape 2. **Nous espérons que la DREAL a suivi les recommandations du CETE dans la synthèse conclusive de l'étude du PPBE Etape 1, d'appuyer la suite des études du PPBE sur les résultats issus des calculs de modélisation, lesquels correspondent mieux aux nuisances ressenties par les riverains.**

IV – PROTECTIONS A LA SOURCE

Le choix des protections contre le bruit se fait entre la réduction du bruit à la source et le renforcement de l'isolation acoustique des façades des locaux à protéger ou une combinaison des deux.

Tout le monde s'accorde sur la priorité à donner à la mise en œuvre d'actions durables de réduction du bruit au plus près de la source : le Grenelle de l'environnement, les circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004 pour la résorption des Points Noirs du Bruit, l'ADEME dans son guide pour l'élaboration des PPBE,...

Extrait de la circulaire du 12 juin 2001 :

Les opérations de résorption proposées devront en priorité permettre de réduire l'exposition sonore en façade des points noirs du bruit, par la mise en œuvre d'actions durables à la source (traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats, notamment à l'aide d'écrans et de parements acoustiques, de merlons, complétés si nécessaire par des actions visant à atténuer le bruit de roulement). Toutefois si les actions à la source ne permettent pas d'atteindre les objectifs acoustiques en façade dans des conditions techniques, environnementales et économiques satisfaisantes, il conviendra de prévoir des isolations acoustiques des façades des bâtiments, le cas échéant en complément des actions à la source qu'il est possible de mettre en œuvre.

Extrait de la circulaire du 25 mai 2004 :

Les plans doivent privilégier la réduction du bruit à la source dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement et à des coûts de travaux raisonnables...

Les écrans acoustiques permettent de limiter les nuisances sonores dues aux infrastructures de transports terrestres en agissant sur la propagation du bruit, soit en interposant un obstacle entre les sources sonores constituées par les véhicules routiers ou ferroviaires et les habitations à protéger (cas des écrans acoustiques, buttes de terre et couvertures partielles ou totales), soit en atténuant les réflexions sonores entre différentes parois à l'aide de parements absorbants (voies en tranchée, sorties de tunnels...). Ces protections à la source présentent toutes l'avantage pour les riverains de protéger les espaces extérieurs tels que les jardins et dépendances des bâtiments protégés et constituent de ce fait une solution souvent appréciée. L'efficacité obtenue est variable en fonction du site où elles sont implantées. Celui-ci conditionne leur choix en fonction des objectifs de protection à atteindre.

On l'aura compris, le critère financier (les coûts de protection ne devront pas être « disproportionnés » en regard du nombre de locaux à protéger) constitue le critère déterminant, l'emportant sur les impératifs techniques et d'insertion dans l'environnement. Pourtant, dans toutes leurs Chartes, Schémas d'aménagement, Plans régional et national, Scot,... l'Etat, la Région, le Département... affirment que la qualité de vie et l'excellence environnementale sont deux éléments indissociables au centre des actions de développement et d'aménagement des territoires. **Peut-on vraiment parler de qualité de vie lorsque les**

habitants doivent rester cloîtrés chez eux, derrière leurs façades, portes et fenêtres closes, nuit et jour, en toutes saisons, pour se protéger des nuisances sonores ?

Dans différents PPBE en France que nous avons consultés, les ratios de coûts utilisés sont variables, tout comme le nombre d'habitations protégées par un dispositif de réduction à la source. Dans aucune circulaire, décret ou arrêté, nous avons trouvé des éléments chiffrés quantifiant les notions de « coût raisonnable » ou de « coût disproportionné ». Seule la circulaire du 25 mai 2004 donne un élément intéressant :

Dans certains cas, le renforcement de l'isolement acoustique des façades des locaux à protéger viendra également compléter les actions de réduction du bruit à la source, ou, en dernier recours, constituera l'unique solution. Il s'agit notamment des cas suivants :

- les actions de réduction du bruit à la source sont incompatibles avec la sécurité des riverains ou des usagers des infrastructures ou présentent des difficultés d'insertion dans l'environnement ;
- le coût de réalisation des actions de réduction du bruit à la source est disproportionné (en particulier lorsqu'il est supérieur au coût d'acquisition des locaux à protéger) ;
- les actions de réduction du bruit à la source s'avèrent insuffisantes pour atteindre les objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores dans l'environnement.

Ceci nous amène à poser une question à la DREAL : quel est le coût d'acquisition des 30 locaux à protéger ?

Quelques soient les résultats des études comparatives réalisées par la DREAL (analyse des coûts/avantages des mesures envisagées, diminution de la population exposée au bruit en nombre de logements et d'habitants, ...), **la proposition d'isolation de façades, faite par la DREAL, est inacceptable car elle ne permettrait ni d'éradiquer la gêne des riverains dans leur vie quotidienne ni de leur restituer la qualité de vie qu'ils attendent.**

V – UNE DEMARCHE GLOBALE ET CONCERTEE

V.1 – Une démarche globale

Lors de la réunion du 9 décembre 2009, l'accent a été mis sur la nécessité d'un traitement global de nos problèmes :

Extrait du compte-rendu de la réunion de l'observatoire du bruit du 9 décembre 2009 :

... Monsieur PUYMERAIL (CETE) conclut en disant que seule la recherche d'un traitement global permettra la résolution du problème comme :

- la surveillance de l'état des chaussées et la régulation des vitesses visant à diminuer le bruit du roulement,
- l'entretien et la reprise de merlons,
- la mise en place de merlons,
- l'attention portée au volet urbanisme.

Il est donc nécessaire que des partenariats se mettent en place entre les riverains, les mairies, les communautés de communes et l'Etat de façon à trouver les financements nécessaires. Monsieur VETTER (DDT) approuve le fait qu'il faille raisonner globalement et rappelle que la concertation se fera également dans le cadre de l'observatoire. Monsieur le sous-préfet approuve ...

... Monsieur FELIX (DREAL) ajoute qu'un diagnostic sera réalisé sur cet axe.

Monsieur le sous-préfet rajoute qu'il va falloir effectivement examiner le problème globalement de façon à trouver des solutions.

Le tableau ci-après indique les différentes mesures envisageables dans un plan global de protection contre le bruit, ainsi qu'une estimation des gains attendus tels qu'ils apparaissent dans différents PPBE réalisés à ce jour en France, que nous avons pu consulter ;

Type de protection	Actions	Gains attendus et Remarques	Références
Réduction du bruit à la source	Enrobé phonique, revêtement acoustique	De 3 à 9 dB(A) selon les vitesses et le type d'enrobé, diminution de l'efficacité dans le temps.	Quelques exemples : PPBE du département de l'Hérault, PPBE de l'Etat et du département du Bas-Rhin. Expérimentation Bruitparif : Le gain en L _{Amax} entre le revêtement silencieux Nanosoft (COLAS) et le béton bitumeux BBTM 0/10 utilisé pour la réfection de la RN20 à St-Jean de Verges en 2013 est de + 6 dB(A).
	Diminution de la vitesse de 110 à 90 km/h	De 1 à 5 dB(A). Le gain est plus important si le taux de poids lourds est faible. Le gain est d'autant plus significatif si dispositif d'incitation à réduire la vitesse.	Quelques exemples : PPBE du département de l'Hérault, PPBE du département et de l'Etat en bas-Rhin.

Réduction du bruit sur le chemin de propagation	Merlons de terre	Jusqu'à 8 dB(A). Nécessite des emprises conséquentes.	Quelques exemples pour merlons et écrans acoustiques: PPBE du département de l'Hérault, PPBE du département et de l'Etat en Bas-Rhin, PPBE de Communauté du pays d'Aix.
	Ecrans acoustiques	8 à 15 dB(A). Distance de sécurité entre bord de la chaussée et l'écran à respecter.	
	GBA (Glissières Béton Armé) de 80 cm à 1,50 m	0,5 à 2,5 dB(A) pour une hauteur de 80 cm à 1,10 m.	Quelques exemples pour GBA : PPBE du département et de l'Etat en Bas-Rhin, PPBE de Communauté du pays d'Aix.
Autres actions	Contrôle de vitesse par radar-tronçon	RN20 : Elimination des pics de bruit dus à une vitesse excessive de certains véhicules, notamment les motos (jusqu'à 90 décibels sur de courtes périodes). Baisse spectaculaire des vitesses moyennes (notamment sur les routes 2x2 voies en rase campagne).	Référence pour la RN20 : Comptes-rendus des réunions du 9 décembre 2009 et 24 novembre 2010 de l'observatoire du bruit. Installation prévue fin 2013 sur les deux sens de la RN20. Référence : Guide pour l'élaboration des PPBE de l'ADEME.
	Aménagements paysagers	Dimension visuelle : lien entre la perception du bruit et les autres sens, notamment la vue. Assurer la qualité de vie, un espace enrichi et cultiver une esthétique paysagère.	Référence : SRADDT Midi-Pyrénées.
	Restriction de circulation des poids lourds.	Non évalué	
Réduction du bruit à la réception	Isolation de façades	0 à 15 dB(A) à l'intérieur des logements (fenêtres fermées). Les protections à la source sont à privilégier.	Quelques exemples : PPBE du département de l'Hérault, PPBE du département et de l'Etat en Bas-Rhin.

V.2 – Une démarche concertée

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 demande que « le public soit consulté sur les propositions relatives aux plans d'actions des PPBE, qu'il se voit accorder, en temps utile, des possibilités effectives de participation à l'établissement et au réexamen des plans d'actions, que les résultats de cette participation soient pris en compte et que le public soit informé des décisions prises. Des délais raisonnables seront prévus afin que le public dispose d'un temps suffisant pour participer à chacune des phases ». Cela va bien au-delà des deux réunions d'information des associations organisées par l'Etat (9 décembre 2009 et 4 septembre 2013) avant les Comités de pilotage de l'observatoire du bruit et du dispositif prévu par l'Etat de soumettre, à posteriori, le projet de PPBE à la consultation du public pendant deux mois et de produire une synthèse des observations du public soumise, pour suite à donner, aux différents décideurs.

Nous avons apprécié l'important travail réalisé par les services de l'Etat lors de l'étape 1 du PPBE et l'esprit d'écoute et de dialogue qui a régné dans le cadre de l'observatoire du bruit. Cependant, nous avons exprimé notre crainte que les habitants de notre village soient mis devant le fait accompli et découvrent des solutions qui ne répondent pas à leurs attentes. C'est pourquoi nous avons réclamé, à de multiples occasions, une réunion d'étape sur l'état d'avancement de la phase 2 du PPBE et les mesures de protection envisagées (voir nos courriers du 17 décembre 2010 au Préfet de l'Ariège et au sous-préfet de Pamiers; du 17 mars 2011 au sous-préfet de Pamiers; du 10 septembre 2011 au sous-préfet de Pamiers, à la DREAL, à la DIRSO et à la DDT; du 27 avril 2012 au Préfet de l'Ariège et au sous-préfet de Pamiers; rencontre du 21 juin 2012 avec la sous-préfet de Pamiers).

VI – L'ETAPE 3 DU PPBE

L'Etape 3 du PPBE de la RN20 consiste en la rédaction par la DDT d'un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées. Ce projet est présenté à l'observatoire du bruit, aux organismes et collectivités concernées, puis il est soumis à la consultation du public pendant une période de deux mois. Une synthèse des observations du public est produite par la DDT et présentée aux gestionnaires puis à l'observatoire du bruit.

Afin de continuer à échanger dans un dialogue constructif, nous demandons à l'Etat et aux services de l'Etat qu'ils organisent une concertation avec les acteurs concernés et les associations de riverains afin d'aboutir à un projet de PPBE (Etape 3) consensuel approuvé par tous. Cette concertation doit notamment permettre :

- de nouvelles propositions de l'Etat intégrant notamment les études de protection à la source réalisées par la DREAL (que nous ne connaissons pas à ce jour) dans un plan global d'actions contre le bruit de la RN20,

- la mobilisation, par les services de l'Etat, de l'ensemble des acteurs pouvant agir, par un quelconque moyen, sur la problématique du bruit de la RN20, conformément aux courriers du Préfet de région au Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées (février 2011), du Préfet de l'Ariège au Président du Sénat Jean-Pierre BEL (15 février 2011) et à la députée Frédérique MASSAT (9 février 2011), du sous-préfet de Pamiers à notre association (1^{er} février 2011) : « D'autres mesures de prévention, concernant par exemple les règles d'urbanisme ou les conditions de circulation, sont à rechercher, à prendre en compte et à développer dans le cadre de la 3^{ème} étape du PPBE. L'ensemble des acteurs pouvant agir sur cette problématique par un quelconque moyen sera mobilisé par les services de l'Etat. Ces mesures préventives ont vocation à s'appliquer aux riverains même non concernés par les dispositifs curatifs ; sont concernées ici les habitations dont les critères acoustiques ou d'antériorité ne permettent pas le classement en PNB »,
- la recherche de financements, le sous-préfet de l'Ariège parlant de « financements croisés à rechercher pour effectuer des travaux permettant de satisfaire les citoyens mais qui ne répondent pas à une obligation réglementaire » (courrier du 1^{er} février 2011) et le compte-rendu de la réunion du 9 décembre 2009 reconnaissant la nécessité d'un traitement global et « qu'il est donc nécessaire que des partenariats se mettent en place entre les riverains, les mairies, les communautés de communes et l'Etat de façon à trouver les financements nécessaires ».

Autres dossiers de notre association (téléchargeables sur notre site Internet <http://moins2decibels.over-blog.com>) :

- Dossier « Revêtements peu bruyants » (version 2)
- Dossier « Hypothèses de trafic en 2030 »
- Dossier « Radar tronçon ».