

Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018

PPBE 2014

Consultation du public relative au plan de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de l'Ariège – Période 2013-2018

Nom/Prénom :

Association « Pour moins de décibels sur la commune de Saint-Jean de Verges »

Code Postal/Ville :

09000 – Saint-Jean de Verges

Nos observations : Raccordement de la RN20 existante à l'A66.

OBSERVATIONS

Ce que dit le PPBE :

Le PPBE évoque l'Arrêté du 5 mai 1995 sur les modifications significatives d'infrastructures mais ne mentionne pas le raccordement de la RN20 à l'A66, en 2002, et ses conséquences. Cette absence est une des insuffisances de ce document qui doit pourtant dresser un état exhaustif de la problématique du bruit de la RN20.

Nos demandes :

Nous demandons à l'Etat de prendre en compte les conditions de raccordement de la R20 à l'A66 et d'en tirer les conséquences sur les niveaux de bruit à respecter pendant toute la durée de vie de la RN20 : moins de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

EXPOSÉ DES MOTIFS :

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 d'interprétation difficile. 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. D'après les textes réglementaires :

- la modification, ou la transformation, significative d'une infrastructure de transports terrestres existante doit être accompagnée de mesures destinées à éviter la création de nuisances sonores excessives,
- est considérée comme significative, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs (autres que travaux d'entretien, de réparation, aménagements ponctuels...) ou de la discontinuité dans la croissance du trafic liée à la réalisation d'une autre infrastructure (ce qui est le cas pour le raccordement RN20-A66), telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification,
- si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit (zone d'ambiance modérée), alors elle ne pourra excéder après travaux 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Ainsi, nous prétendons qu'en 2002, le raccordement de la RN 20 existante à l'autoroute A66 Toulouse-Pamiers a constitué une transformation et modification significative de l'infrastructure, comme ce sera le cas si elle est raccordée un jour à l'E9 à Tarascon. Il en est résulté, à partir de 2002, un trafic nouveau non pris en compte dans l'étude d'impact de la DUP : y étaient mentionnés seulement le trafic de la route de Pailhès (vallée de la Léze), le trafic induit par l'aménagement général de la RN 20 au Sud de Toulouse, le trafic en provenance de l'Aude, du Tarn... tous allant vers Foix et l'Andorre et traversant Saint-Jean de Verges.

On constate :

- qu'au moment de la construction de la RN 20 en 1989, des dispositions ont été prises (DUP) pour ne pas dépasser 60 dB(A) jour avec des hypothèses de trafic à l'horizon 2000, ce qui garantit d'être en zone d'ambiance modérée en 2002,
- que toutes les mesures in situ réalisées en 2009 par le CETE donnent des niveaux de bruit LAeq jour compris entre 61,5 et 68,7 dB(A) et LAeq nuit compris entre 51 et 59,3 dB(A).

En conséquence, à partir des éléments en notre possession, nous défendons que nous étions en zone d'ambiance modérée avant le raccordement de l'A66 à la RN20 et que cette modification significative de l'infrastructure a entraîné une augmentation de plus de 2 dB(A) des niveaux de bruit, d'où l'impératif, en application des textes réglementaires pré-cités, d'assurer, après modification, des niveaux de bruit inférieurs à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, niveaux qui doivent être obligatoirement respectés sur toute la durée de vie de la RN20. Ce sont d'ailleurs les valeurs à respecter pour la construction d'une infrastructure nouvelle. De plus, des dispositions pour ne pas dépasser ces niveaux devront être prises chaque fois qu'il y aura des modifications significatives de la RN 20 (raccordement à l'E9...).

Date : 10 juillet 2014