

SCP COURRECH & Associés  
*Avocats à la Cour*  
45 Rue Alsace Lorraine  
31000 TOULOUSE  
☎ 05 34 25 59 10  
☎ 05 61 23 51 62

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Tribunal Administratif de Toulouse

21 SEP. 2015

N° \_\_\_\_\_

## REQUETE EN ANNULATION

**A Messieurs les Président et Conseillers  
composant le Tribunal Administratif de Toulouse**

**POUR :** **Monsieur Philippe MUNOZ**, demeurant 8 chemin de la plaine, 09000 Saint-Jean de Verges,

**Monsieur FERNANDES**, demeurant 2 hameau de Patau, 09000 Saint-Jean de Verges,

**Monsieur Philippe PEYRE**, demeurant 2 route à VARILHES, 09000 Saint-Jean de Verges,

**Monsieur Bruno FONTAINE**, demeurant 9 chemin du POUNTIL, 09000 Saint-Jean de Verges,

Monsieur Jean-Louis DUSSAUT, 14 chemin de Ragné 09000 Saint Jean de Verges,

**ASSOCIATION « POUR MOINS DE DECIBELS SUR LA COMMUNE DE SAINT-JEAN DE VERGES »** représentée par son Président, dûment habilité à cette effet,

**SCP COURRECH & Associés  
Avocats au Barreau de Toulouse**

**CONTRE :** **ETAT- PREFET DE L'ARIEGE**

### **DECISIONS ATTAQUEES :**

**Arrêté préfectoral du 24 avril 2015** portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures de transport terrestre dans le département de l'Ariège dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules

CS

## **I. LES FAITS ET LA PROCEDURE**

La route nationale 20 entre PAMIERS et FOIX a été mise en service en 1989.

Si des mesures avaient été envisagées dans le cadre de la réalisation de cette infrastructure au vu du trafic estimé, ce dernier a très largement été dépassé.

En effet alors que dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique de 1986 l'hypothèse de trafic retenue était de 12.782 véhicules par jour à l'horizon 2000, le trafic réel en 2010 était de 22.000 véhicules par jour.

En outre, dans les années 2000 et sans qu'aucune mesure préventive ou compensatoire particulière par rapport aux nuisances sonores ne soit mise en œuvre, cette route a fait l'objet d'aménagements et a subi des modifications dans son usage du fait de son raccordement à l'autoroute A66.

Parallèlement et sous la pression du droit communautaire (directive du 25 juin 2002) transposé en droit interne par les articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants du code de l'environnement et l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit, l'Etat a travaillé à l'élaboration, pour le Département de l'Ariège, d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures de transport terrestre dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules.

Il est lié aux grandes infrastructures routières nationales dans le Département de l'Ariège dont le trafic dépasse 16.400 véhicules par jour.

Sont plus précisément concernés la RN 20 sur un linéaire de 19 km et en deux sections :

- De l'A66 à Pamiers jusqu'au début du contournement de Foix ;
- De la fin du contournement de Foix jusqu'à la route départementale 117 à Saint-Paul-de-Jarrat.

Ce plan doit, aux termes de l'article L. 572-6 du Code de l'environnement, tendre :

*« à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Les zones calmes sont des 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.*

*Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits.*

*Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites fixées dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat sont dépassées ou risquent de l'être ».*

Le plan était approuvé par arrêté du 24 avril 2015.

L'association POUR MOINS DE DECIBELS SUR LA COMMUNE DE SAINT-JEAN DE VERGES constituée en vue de défendre les intérêts des riverains de la RN20 eu égard aux nuisances sonores liées à cette infrastructure routière, et quatre personnes physiques, directement impactées par les mesures de ce plan, saisissent par la présente requête votre Tribunal aux fins d'annulation de l'arrêté 24 avril 2015 portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures de transport terrestre dans le département de l'Ariège dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules

## **II. DISCUSSION**

Les requérants justifieront tout d'abord de la recevabilité de leur requête avant d'exposer à votre Tribunal les moyens devant conduire à l'annulation de l'arrêté contesté.

### **A. SUR LA RECEVABILITE DE LA REQUETE**

La recevabilité de la requête ne présente aucune difficulté.

#### **1. SUR LES DELAIS**

L'arrêté contesté a fait l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs des services de l'Etat le 24 juillet 2015 (voir pièce n°2 : extrait du recueil).

La présente requête est introduite dans un délai inférieur à deux mois à compter de cette publication. Elle est donc parfaitement recevable *ratione temporis*.

#### **2. SUR LA FORME DE L'INTRODUCTION DU RECOURS**

L'arrêté du 24 avril 2015 est joint en production (*voir pièce n°1 : décision attaquée*).

#### **3. SUR L'INTERET ET LA QUALITE POUR AGIR DES REQUERANTS**

##### *➤ Sur l'intérêt à agir des personnes physiques*

Monsieur MUNOZ est propriétaire de l'habitation située au 8 chemin de la plaine, visible sur la planche n°6, bâtiment 368 sur le territoire de la commune de Saint-jean de Verges (bien que la planche 6 comporte une erreur matérielle sur le nom de la Commune). (Voir pièce n°6).

Sa maison est identifiée en point noir bruit.

Monsieur FERNANDES est propriétaire de sa maison d'habitation sis au 2, hameau de Patau, visible sur la planche 16. Il est l'un des 4 propriétaires des bâtiments 298 et 299, pourtant non recensé comme tel aux études ayant servi de base à l'élaboration du plan.

Monsieur PEYRE est propriétaire d'une maison d'habitation sise au 2 route à VARILHES, visible sur la planche 16. Sa maison est identifiée par le numéro 276.

Monsieur FONTAINE est propriétaire d'une maison d'habitation sise au 9 chemin du POUNTIL, située à proximité de la RN20 sans pour autant qu'aucune mesure ne soit prévue par le plan (la propriété est identifiée à l'intérieur de la « zone considérée comme bruyante » (ZBC) - (voir bâtiment situé au sud du n°350, planche 17, page 25 du plan, annexe C).

Monsieur DUSSAUT est propriétaire d'une maison d'habitation classée sous le numéro 398, planche 6, et page 26.

Les justificatifs de domicile de chacun de ces requérants sont versés aux débats en pièce n°4.

A l'évidence compte tenu de proximité de ces maisons avec la RN20 et de la portée du plan, ces derniers ont un intérêt direct et légitime à solliciter l'annulation de l'arrêté du 25 avril 2015 approuvant le plan de prévention de bruit pour l'environnement.

➤ Sur l'intérêt à agir de l'association «POUR MOINS DE DECIBELS SUR LA COMMUNE DE SAINT-JEAN DE VERGES» et la qualité de son Président

L'association a pour but, suivant les statuts joints à la présente « *de protéger les riverains de la 2x2 voies (RN20) contre les nuisances sonores* » (pièce n°3).

Eu égard à son objet social, l'association «POUR MOINS DE DECIBELS SUR LA COMMUNE DE SAINT-JEAN DE VERGES» justifie d'un intérêt à agir manifeste à contester la légalité de l'arrêté du 24 avril 2015 qui approuve le plan de prévention du bruit pour l'environnement des grandes infrastructures routières et plus précisément de la RN20.

Son Président a été spécialement habilité à représenter l'association dans le cadre de la présente instance et à introduire la présente requête tendant à l'annulation de l'arrêté du 24 avril 2015.

Le procès-verbal de l'assemblée générale y afférente est également produite (voir pièce n°5).

## **B. SUR LES VICES AFFECTANT L'ARRETE DU 24 AVRIL 2015**

### **1. SUR LA LEGALITE EXTERNE :**

#### **a- Sur l'absence formelle d'accord des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues**

Aux termes des dispositions de l'article R.572-8 du Code de l'environnement :

*« I.-Le plan de prévention du bruit dans l'environnement prévu au présent chapitre comprend : (...)  
II.-Sont joints en annexe du plan les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en oeuvre les mesures prévues ».*

De même, l'article L.572-7 du même code dispose que :

*« IV. - L'autorité qui élabore le plan s'assure au préalable de l'accord des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en oeuvre les mesures qu'il recense ».*

La production, en annexe du plan, des accords des autorités ou organismes compétents pour décider de mettre en œuvre les mesures prévues constitue donc, outre une obligation formelle réglementaire, une garantie de l'obligation pour les auteurs du plan de s'être assurés de l'accord des autorités et organismes susvisés.

Il s'agit donc d'une formalité essentielle dès lors qu'elle révèle ou non la faisabilité pratique des objectifs et orientations du plan.

En conséquence, elle ne peut qu'être substantielle et sa violation doit nécessairement être sanctionnée par l'annulation.

En l'espèce, le plan approuvé par arrêté du 24 avril 2015 ne comporte aucune allusion à l'accord des autorités ou organismes compétents pour décider de mettre en œuvre les mesures prévues par ledit plan. Aucun de ces éventuels accords n'est au demeurant annexé au plan qui ne renvoie qu'à trois annexes en partie VIII, annoncées dans le sommaire en page 3 :

### **VIII. Annexes**

**Annexe A – Bruit et santé**

**Annexe B – Glossaire**

**Annexe C – Cartes de localisation des ZBC et des PNB**

Force est de retenir que l'arrêté du 24 avril 2015 a été pris en violation des dispositions de l'article R.572-II du Code de l'environnement et qu'il encourt, de ce chef, l'annulation.

**b- Sur les erreurs affectant le rapport de présentation**

Le plan approuvé par arrêté du 24 avril 2015 ne comporte pas à proprement parler de rapport de présentation formellement identifié.

Le plan peut toutefois de reprendre les éléments exigés au titre du rapport de présentation visé à l'article R.572-8 partiellement reproduit ci-dessous :

*« I.-Le plan de prévention du bruit dans l'environnement prévu au présent chapitre 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 ».*

En l'espèce pourtant le nombre d'habitants des bâtiments identifiés au n° 298 et 299 est de 4 et non de 2 comme le plan l'a retenu.

Le nombre de personnes impactées pour le secteur PATAU (n°297, 298, 299 et 310) est donc de 6 et non de 4.

L'évaluation des personnes impactées par les bruits dans cette zone est donc sous-estimée, ce qui peut avoir une incidence sur les mesures à prendre et notamment dans le choix d'une réduction à la source ou simplement d'une isolation en façade.

L'absence de prise en compte de l'intégralité des personnes soumises à une exposition au bruit excédant les seuils admissible entache d'illégalité l'arrêté litigieux.

**c- Sur l'absence de détermination des critères de détermination des zones calmes et leur non identification**

Le plan peut être amené à identifier des zones calmes au sens des dispositions de l'article L.572-6 du code de l'environnement.

Le plan croit traiter cette question en son point VII en indiquant qu'aucune de ces zones ne peut être identifiée dès lors que le périmètre du PPBE correspond à des zones situées à proximité de la RN20, par nature, source de nuisances sonores.

Il serait inconcevable, par principe, de reconnaître des zones calmes à préserver, à proximité des infrastructures routières.

Un tel raisonnement et du moins une telle justification ne saurait répondre aux objectifs que le législateur a assigné au PPBE. Son auteur se devrait de rechercher l'existence de zones calmes et de s'interroger sur leur existence et ce, de manière circonstanciée.

Ecarter par principe la possibilité de l'existence de zones calmes revient à dénier toute force aux articles L.572-6 et R. 572-8 du Code de l'environnement.

Le raisonnement serait d'ailleurs transposable à tout plan de prévention de bruit pour l'environnement si bien qu'on se demande bien quel serait l'intérêt de ces textes.

Aussi, au-delà du vice de légalité externe dont l'arrêté est entaché en ce qu'il ne comporte aucune mention ni justification par rapport aux zones calmes, cette carence rejaillit nécessairement sur la légalité interne, le plan ne cherchant aucunement à préserver les zones calmes.

## **2. SUR LA LEGALITE INTERNE**

### **a- sur la violation des articles L.572-6 et R.572-8-2° et 4° du code de l'environnement**

Suivant l'article L.572-6 du Code de l'environnement :

*« Les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Les zones calmes sont des 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.*

*Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits (...) ».*

En outre l'article R.572-8-2° et 4° du Code de l'environnement dispose :

*1.-Le plan de prévention du bruit dans l'environnement prévu au présent chapitre comprend :*

*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 ;*

*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 ».*

Il a déjà été exposé qu'en page 14, le plan indiquait qu'il n'y avait pas lieu de traiter les zones calmes qui par définition ne pouvaient pas exister sur le périmètre du PPBE, par nature à proximité de la RN20.

Il semble que les auteurs du plan n'aient pas bien saisi l'objet des dispositions précitées.

Il s'agit d'identifier les zones non encore impactées par les infrastructures de transports qui peuvent faire l'objet de mesures de nature à éviter qu'elles deviennent soumises à des nuisances sonores.

Il s'agit là purement et simplement de l'application du principe de prévention, que comporte d'ailleurs le nom dudit plan, car l'action publique n'a pas uniquement vocation à être curative et peut, pour ne pas écrire, doit, dès lors que le principe de prévention est inscrit au sein de la Charte de l'environnement, également être préventive.

C'est d'ailleurs ce qui ressort de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement - Déclaration de la Commission au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant - *Journal officiel* n° L 189 du 18/07/2002 p. 0012 - 0026, qui précisent en son considérant n°8 :

*« Il est également nécessaire d'établir des méthodes communes d'évaluation du "bruit dans l'environnement" et de définir les "valeurs limites" en fonction d'indicateurs harmonisés permettant de déterminer les niveaux de bruit. Les valeurs limites chiffrées concrètes devraient être déterminées par les États membres compte tenu, entre autres, de la nécessité d'appliquer le principe de prévention afin de protéger les zones calmes dans les agglomérations ».*

L'article 8 relatif aux plans d'action pose le principe suivant lequel :

1. *Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 18 juillet 2008, les autorités compétentes aient établi des plans d'action visant à gérer, sur leur territoire, les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit dans:*
  - a) *les endroits situés près de grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicules par an, de grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60000 passages de trains par an et de grands aéroports;*

*b) les agglomérations de plus de 250000 habitants.*

**Ces plans visent également à protéger les zones calmes contre une augmentation du bruit ».**

Aussi, l'identification des zones soumises à des bruits excessifs par le plan n'exclut pas, contrairement à ce que laisse entendre le plan critiqué, que ce dernier identifie au sein des autres zones qui ne justifient pas précisément de mesures immédiates de réduction des nuisances sonores, des zones à préserver plus particulièrement afin d'éviter qu'il faille, plus tard, mettre en œuvre des mesures correctives.

En l'espèce, aucune étude et aucun travail en ce sens n'a été accompli par les auteurs du plan or il est évident que toutes les zones du plan ne sont pas soumises à des nuisances excédant les valeurs limites.

A ce titre donc, ces zones devaient être examinées pour, le cas échéant, être traitées comme étant des zones calmes à préserver en fonction des activités humaines pratiquées ou prévues et faire l'objet de mesures préventives.

Si le législateur n'impose pas aux auteurs des plans de définir nécessairement des zones calmes par le législateur, il leur incombe toutefois de traiter sérieusement cet aspect de la prévention contre les nuisances sonores en analysant les secteurs considérés et potentiellement calmes, de justifier des choix opérés, après définition des critères d'identification de ces zones calmes.

Il sera rappelé que les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent, suivant l'article L.572-6 du Code de l'environnement notamment « **à protéger les zones calmes** ».

L'exclusion par principe et sans aucune analyse de l'existence de zone calme constitue une violation des articles L.572-6 et R.572-8-2° et 4° du code de l'environnement si bien que l'arrêté du 24 avril 2015 encourt l'annulation.

#### **b- Sur les erreurs dans l'identification des points noirs bruit (PNB)**

- sur le défaut de précision des données prises en compte pour l'identification des PNB au regard des seuils réglementaires

En application de l'article R.572-8-3° du code de l'environnement qui codifie l'article 3 du décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme, les plans de prévention du bruit dans l'environnement ont pour objet, notamment, de fixer les :

*« Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article R.572-4 ».*

Ces zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article R.572-4 du code de l'environnement intègrent, suivant une terminologie maintenant ancienne, des points noirs bruit (PNB).

Les valeurs limites susvisées sont fixées par l'arrêté du 4 avril 2006, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, en application du décret n°2006-361 du 24 mars 2006, précité (aujourd'hui codifié aux articles R.572-1 à R.572-10 du code de l'environnement).

Suivant l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006, ces valeurs limites sont de 68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) en Ln<sup>1</sup>.

Au point III « *objectifs réglementaires en matière de réduction du bruit* », le plan rappelle ces valeurs limites.

Le plan se base sur des cartes de bruits qui ne font apparaître des courbes isophones à partir de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln, puis pour les valeurs supérieures des courbes par tranches de 5 dB (A), c'est-à-dire : 60, 65, 70, 75.

Certes, les cartes arrêtées en 2008 auxquelles se réfère le plan font apparaître les courbes isophones correspondant aux valeurs limites précitées, conformément à l'arrêté du 4 avril 2006 précité.

Toutefois, compte tenu de l'échelle retenue, l'identification des points noirs bruit sur cette base est nécessairement approximative et donc entachée d'erreur.

---

<sup>1</sup> « **Lden** : L'indicateur pondéré  $Ld(ay)e(vening)n(ight)$  représente le niveau annuel moyen sur 24 heures évalué à partir des niveaux moyens de journée (7 h 00-19 h 00), de soirée (19 h 00-23 h 00) et de nuit (23 h 00-7 h 00). Dans son calcul, les niveaux moyens de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A) par rapport au niveau de jour. En d'autres termes, cet indicateur de bruit est associé à la gêne acoustique globale liée à une exposition au bruit de longue durée et tient compte du fait que le bruit subi en soirée et durant la nuit est ressenti comme plus gênant. Il est utilisé pour l'établissement de cartes de bruit stratégiques.

**Lday (Ld)** : Lday correspond au niveau de bruit moyen représentatif d'une journée (LAeq (6h-18h)), déterminé sur une année. Il constitue un indicateur de bruit associé à la gêne pendant la période diurne.

**Levening (Le)** : Levening correspond au niveau de bruit moyen représentatif d'une soirée (LAeq(18h-22h)), déterminé sur une année. Il constitue un indicateur de bruit associé à la gêne en soirée.

**Lnight (Ln)** : Lnight correspond au niveau de bruit moyen annuel représentatif d'une nuit (LAeq(22h-6h)). Il constitue un indicateur de bruit associé aux perturbations du sommeil et est utilisé pour l'établissement de cartes de bruit stratégiques. » - (voir rapport d'information déposé à l'Assemblée Nationale par la mission d'information sur les nuisances sonores le 28 juin 2011. <http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i3592.asp>)

Le résumé non technique des cartes de bruit de 2008 reconnaît d'ailleurs clairement qu'elles devront être retravaillées dans le cadre de l'élaboration du plan de prévention de bruit pour l'environnement pour « *les affiner, voire corriger le diagnostic effectué* ».

Au surplus, dans le « *Guide pour l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement* » édité par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et de l'ADEME, il est préconisé que des mesures sonométriques sur terrain soit effectuées pour affiner les modélisations.

Les modélisations demeurent toutefois indispensables car les mesures in situ ne sont pas en toutes situations et nécessairement représentatives de la gêne ressentie.

Elles sont en revanche une donnée de réajustement de la modélisation informatique.

*« Il est nécessaire pour chaque zone à enjeu identifiée aux vues des cartes, de faire des investigations plus élaborées afin de construire des plans d'actions qui soient les plus pertinents possibles par rapport à la situation réelle » (...)*

*« En effet, la détermination des zones à enjeu est réalisée sur la base de données « estimées et forfaitaires. Les résultats fournis par ces méthodes de calcul sont compatibles avec les besoins d'identification au niveau macroscopique, des situations critiques, notamment lorsque les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être ou s'en approchent. Néanmoins, dans la phase de hiérarchisation des problématiques, il peut s'avérer utile et nécessaire de mener des études complémentaires de manière à affiner la connaissance des enjeux et à hiérarchiser les problématiques ».*

(Voir : <http://www.ademe.fr/guide-lelaboration-plans-prevention-bruit-lenvironnement>, page 25).

En l'espèce, le plan est on ne peut plus laconique et se contente d'indiquer que l'identification des points noirs bruit est la résultante du croisement des données des cartes de bruit stratégiques arrêtées par le préfet (dont il a été précisé précédemment qu'elles ne permettaient qu'une approche macroscopique), une étude acoustique réalisée par le CETE en 2010 et une étude acoustique complémentaire réalisée par le bureau d'études ORFEA en 2012.

Toutefois, aucune de ces études n'est jointe au plan et aucune justification n'est apportée par le plan sur l'identification des points noirs bruit.

Cette carence dissimule l'irrégularité du plan en ce qu'il ne prend pas en compte, au titre des Points noirs bruit, plusieurs habitations.

En outre et de l'aveu même de l'Etat, les études complémentaires ne reposent pas sur des mesures in situ.

C'est d'ailleurs précisément la réponse que l'Etat a apporté à Madame MARROU dans le document « *RESULTATS DE LA CONSULTATION DU PUBLIC DU 15 MAI AU 15 JUILLET 2014 ET PROPOSITIONS DE MODIFICATION DU PPBE DE L'ETAT* ».

Cette dernière demandait que son habitation soit classée en point noir bruit, rappelant d'ailleurs, que la maison de son voisin (Monsieur FONTAINE), à 15 mètres de la sienne l'était (voir pièce n°7).

En effet, il était expliqué que les études menées n'avait pas permis de l'identifier comme relevant des points noirs bruits et que :

« des mesures in situ pourraient être réalisées dans le cadre de l'étude du PPBE 2<sup>ème</sup> échéance qui permettraient d'affiner les niveaux sonores de ce bâti ».

Deux remarques s'imposent.

Tout d'abord il est manifeste que les mesures in situ n'ont pas eu lieu, contrairement à ce qui est nécessaire pour pouvoir affiner les modélisation forfaitaire et déterminer les points noirs bruits, tel que cela est d'ailleurs préconisé par le Ministère en charge du développement durable et l'ADEME.

Ensuite et surtout, cette analyse aurait dû être réalisée dans le cadre du PPBE sans qu'il soit envisageable de la repousser à une seconde échéance et cela en raison, précisément, de l'objet des deux échéances en question.

L'Etat feint d'ignorer que les deux échéances, qui constitue au demeurant une tolérance bienveillante à l'égard de l'Etat compte tenu des délais de transposition de la Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002, laquelle devait intervenir avant le 18 juillet 2004, soit il y a plus de 10 ans, ne vise pas le degré de précision des études permettant de déterminer les points noirs bruit mais la prise en compte d'autres infrastructures que la RN20.

En effet, et tel que le rappelle d'ailleurs le plan lui-même :

*« pour une application progressive, les cartes et PPBE sont réalisés suivant deux échéances. Ils seront ensuite réexaminés et le cas échéant révisés a minima tous les cinq ans :*

- première échéance : réalisation des cartes de bruit et des PPBE relatifs (...) aux infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de passages (16400 véhicules/jour....) (...)

- *deuxième échéance : réalisation des cartes de bruit et des PPBE relatifs (...) aux infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de passages (8200 véhicules/jour....) ».*

On ne voit donc pas en quoi la seconde échéance aurait la moindre influence sur l'identification en point noir de la maison de Madame MARROU qui est située à proximité immédiate de la RN20 dont les nuisances sonores sont étudiées dans le cadre du PPBE 1<sup>ère</sup> échéance dès lors qu'elle constitue une infrastructure routière dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de passages (16400 véhicules/jour....).

Contrairement à ce que laisse penser l'Etat, la deuxième échéance n'est pas une « session de rattrapage » du PPBE 1<sup>ère</sup> échéance qui permettrait d'en combler les lacunes par rapport au contenu imposé par la loi et le règlement.

Le PPBE 1<sup>ère</sup> échéance n'est pas un projet du PPBE 2<sup>ème</sup> échéance et se doit, en application de l'article R.572-8 du code de l'environnement d'identifier les bâtiments d'habitation exposés à un bruit excessif, de déterminer les objectifs de réduction de ces bruits et de préciser les mesures visant à répondre à ces objectifs.

En repoussant à la 2<sup>ème</sup> échéance l'identification de points noirs bruits, sur la base d'études précises, le Préfet a entaché d'erreur son arrêté du 24 avril 2015 approuvant le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures de transport terrestre dans le département de l'Ariège dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules.

De même, les bâtiments identifiés sous les numéros 431 et 426 (voir pièces n°6, 7 et 9 : document CETE) ne bénéficieraient pas de l'antériorité par rapport à l'infrastructure routière en cause et n'ont pas été pris en compte dans le décompte des points noirs bruit alors même que dans le cadre des documents établis par le CETE, il était indiqué le contraire.

Il ressort également de l'extrait de l'étude CETE que trois PNB étaient identifiés (n°103, 429 et 105) alors que seuls deux points noirs sont repris par le plan (n°276 et 281) (voir pièce n°9 : extrait document CETE, p. 13/37).

➤ sur le non-respect des seuils de la DUP du 19 février 1986

Aux titres des objectifs, le plan précise après avoir rappelé les seuils réglementaires de 68 dB (A) en Lden et de 62 dB(A) en Ln, qu'il « décide de retenir des seuils indiqués dans les dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), plus favorables aux riverains ».

En effet, dans ce cadre les seuils avaient été fixés, conformément à la réglementation alors opposable, à une fourchette de 60 à 65 dB(A) en période diurne (5h-20h) (que le plan ne prend toutefois pas la peine de rappeler).

En réalité, la fourchette basse de cet objectif était largement atteinte et chacune des zones sensibles avaient fait l'objet, lors de la réalisation de l'infrastructure, de mesures permettant d'atteindre une protection limitant les nuisances à moins de 60 dB(A) (voir pièce n°8).

Autrement posé, le PPBE se fixe comme « objectifs » la réduction de bruits pour les habitations exposées à un seuil supérieur à celui résultant de la DUP.

Cette volonté ressort d'ailleurs expressément des résultats de la consultation publique (voir pièce n°7) qui rappelle que :

*« l'étude d'impact préalable à la construction de la RN20 a considéré en effet que les niveaux sonores diurnes devaient être maintenus inférieurs à 60dB ».*

Et la circonstance que ce seuil ait à l'époque été retenu au motif que le secteur relevait d'une zone calme est sans incidence sur la situation actuelle, quand bien même elle aurait changé.

Il est incontestable en effet que l'Etat a entendu reprendre les objectifs de la DUP dont l'étude d'impact fixe comme seuil maximal, tel que cela ressort des résultats de la consultation publique précitées, à 60 dB (A) et ce, qu'elles qu'aient pu être les motivations retenues à l'époque par l'Etat.

Toutefois, le plan n'en tire pas les conséquences et ne prévoit aucune mesure propre à assurer cet objectif, dès lors que rien n'est prévu pour les habitations exposées à un bruit compris entre 60 dB(A) et 65 dB(A).

En effet, le plan n'intègre pas ces habitations dans les habitations devant faire l'objet de mesures de réduction, contrairement aux objectifs qu'il s'est lui-même fixé par référence à ceux de la DUP de 1986.

Le plan de ne définit donc pas les mesures permettant d'atteindre ses propres objectifs.

L'arrêté est donc irrégulier en ce qu'il n'identifie pas les habitations exposées à une nuisance de plus de 60 dB(A) en journée comme étant des points noirs et en ne prévoyant aucune mesure de réduction des bruits à leur bénéfice.

Pour ce motif également, l'arrêté du 25 avril 2015 sera annulé.

### **3. Sur l'erreur dans la définition des mesures à mettre en œuvre pour limiter les bruits**

L'article R.572-8 code de l'environnement prévoit que le PPBE expose les motifs des choix des mesures ainsi que « l'analyse » des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables.

Or le plan ne répond pas à cette obligation et se contente d'avancer que des études auraient établi que « *seuls des traitements par isolation de façade pourront être envisagés* » par rapport à un traitement par réduction à la source.

Il n'y a pas la moindre analyse et en réalité, il serait parfaitement envisageable, et préférable d'opter pour un traitement à la source.

D'ailleurs, le traitement à la source est à privilégier parmi les options, tels que l'illustrent les textes en matière de lutte contre le bruit (voir notamment article L.571-1, R.571-48 du code de l'environnement, circulaire du 25 mai 2004 « *Bruit des infrastructures de transports terrestres-plan national d'action contre le bruit du 6 octobre 2003* »- voir point C-1, p8.

L'isolation acoustique des bâtiments n'est d'ailleurs présentée dans cette circulaire du 25 mai 2004 que lorsque les secteurs ne peuvent pas être traités dans le cadre de réduction à la source, notamment par la pose de revêtements routiers peu bruyants, pose d'absorbeurs acoustiques, réalisation d'écrans et merlons acoustiques).

En l'espèce, il ressort clairement de l'annexe C que certains points noirs bruits identifiés sont regroupés (voir notamment la planche 16, page 24, pièce n°6).

Aussi, plus encore dans ce type de configuration que lorsque des points noirs bruits sont répartis le long de l'infrastructure routière, le traitement par réduction de la nuisance à la source s'impose.

En outre il était parfaitement envisageable de prévoir sur certains tronçons, la limitation de la vitesse de circulation à 90 km/h ce que le plan n'envisage pas et n'analyse même pas alors que cette option avait été évoquée par l'association dans le cadre de la phase préparatoire du plan.

Plus généralement, si la charte de l'environnement reconnaît à chacun le droit de vivre dans un environnement sain, cela n'implique pas que cet objectif ne doive être atteint qu'à l'intérieur des habitations qui n'est pas le seul et unique cadre de vie à prendre en compte.

Les solutions de réduction à la source permettraient ainsi de préserver la qualité de vie à l'intérieur des habitations fermées mais contribueraient également à la diminution des bruits perçus dans d'autres configurations de vie.

Enfin et comme il a été démontré précédemment, un certain nombre d'habitations aurait dû être pris en compte au titre des habitations exposées à un seuil supérieur à 60 dB(A), c'est-à-dire par rapport à l'objectif du plan. Or leur prise en compte ne peut qu'influencer l'appréciation qui peut être faite des solutions de réduction du bruit, notamment lorsqu'il s'agit de réduction à la source. En effet, l'intérêt d'une solution par réduction à la source est étroitement lié au nombre de personnes qui en bénéficieront. Pour un même coût, le bénéfice attendu est supérieur.

En conséquence, l'arrêté du 24 avril 2015 approuvant le Plan de Prévention du Bruit pour l'Environnement dans le Département de l'Ariège sera annulé en ce qu'il ne prévoit aucune mesure de réduction à la source d'une part, n'expose pas les motifs des choix retenus et n'analyse pas les couts et avantages des mesures d'autre part, et enfin, ne prévoit pas la limitation de la vitesse sur les tronçons à proximité desquels se situent les points noirs bruit.

#### **4. sur la faisabilité des mesures envisagées**

L'article R.572-8 du Code de l'environnement dispose que le plan doit comprendre les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures envisagées.

Par ailleurs, ce même article prévoit que le plan décrive lorsqu'ils sont disponibles les financements et échéances prévues pour la mise en œuvre des mesures.

Il s'agit donc de veiller à ce que les mesures visées par le plan soient en pratique réalisables et qu'elles ne restent pas lettres mortes.

Or en l'espèce, aucune garantie de faisabilité n'est apportée par le plan qui ne comporte aucun avis si bien que l'objectif recherché par le texte précité n'est pas assuré.

L'arrêté critiqué encourt en conséquence une annulation certaine.

Au-delà des dispositions réglementaires précitées qui ne visent que les « *autorités et organismes* », il convient de noter que s'il est fait état d'un financement, pour partie, des mesures d'isolation des habitations par leurs propriétaires, le plan ne comporte aucune donnée sur les capacités financières de ces derniers à participer à ce financement et fait encore moins état de leur accord.

L'arrêté encourt, de ce chef également, l'annulation.

**PAR CES MOTIFS**

*Et tous autres à produire, déduire ou suppléer d'office,*

**PLAISE AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF,****A titre principal,**

Annuler l'arrêté préfectoral, **du 24 avril 2015** portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures de transport terrestre dans le département de l'Ariège dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules avec les conséquences de droit,

**A titre subsidiaire,**

Annuler l'arrêté préfectoral du 24 avril 2015 en ce qu'il :

- ne comptabilise pas l'intégralité des PNB suivant les seuils réglementaires,
- n'intègre pas les habitations exposées à des bruits excédant le seuil de 60 dB(A), contrairement aux objectifs fixés par le plan et ne prévoit aucune mesure de réduction à leur bénéfice,
- ne traite pas des zones calmes
- ne prévoit pas de mesures de réduction à la source,
- n'expose pas les motifs des choix retenus et n'analyse pas les coûts et avantages des mesures.

**En tout état de cause,**

Condamner l'Etat au paiement d'une somme de 3.000 € sur le fondement des dispositions de l'article L761-1 du C.J.A.

A TOULOUSE LE *21 septembre 2015*

Pour la SCP  
Catherine SCHLEGEL



**Productions :**

1. Arrêté du 24 avril 2015 (décision attaquée)
2. Extrait du recueil des actes administratifs de l'Etat (juillet 2015)
3. Statuts de l'association
4. Justificatifs de domicile
5. Procès-verbal de l'assemblée générale de l'association habilitant son président
6. Plan
7. Résultats de la consultation du public du 15 mai au 15 juillet 2014 et propositions de modification du PPBE de l'Etat
8. Extrait dossier DUP approuvé en 1986 (étude d'impact)
9. Extrait étude étape 1 CE TE-2010