



*PREFECTURE DES COTES-D'ARMOR*

*Direction départementale des territoires  
et de la mer des Côte-d'Armor*

# **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat relatif aux grandes infrastructures routières nationales des Côtes-d'Armor**

**(Trafic compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an)**

**DOCUMENT APPROUVE PAR ARRETE PREFECTORAL DU 28 JANVIER 2014**

# Table des matières

<b>REFERENCES REGLEMENTAIRES.....</b>	<b>4</b>
<b>1.Les effets du bruit sur la santé.....</b>	<b>5</b>
<b>2.Le résumé non technique.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 Le contexte à la base du PPBE.....</b>	<b>6</b>
<b>2.2 La démarche d'élaboration du PPBE.....</b>	<b>7</b>
<b>2.3 Les principaux résultats du diagnostic.....</b>	<b>8</b>
<b>2.4 Les objectifs en matière de réduction du bruit.....</b>	<b>9</b>
<b>2.5 Les mesures réalisées, engagées et programmées.....</b>	<b>9</b>
<b>2.6 L'organisation pour la consultation du public.....</b>	<b>10</b>
<b>3. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE.....</b>	<b>11</b>
<b>3.1. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État dans les Côtes-d'Armor.....</b>	<b>12</b>
<b>3.2. La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État dans les Côtes-d'Armor.....</b>	<b>12</b>
<b>3.3. Les principaux résultats du diagnostic.....</b>	<b>13</b>
<b>4.Les objectifs en matière de réduction du bruit.....</b>	<b>16</b>
<b>5.La prise en compte des « zones calmes ».....</b>	<b>17</b>
<b>6.La description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....</b>	<b>18</b>
<b>6.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998.....</b>	<b>18</b>
<b>6.2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2013 et 2018.....</b>	<b>20</b>
6.2.1. Mesures de prévention.....	20
6.2.2. Mesures de réduction.....	20
<b>6.3. Les actions complémentaires prévues entre 2013 et 2018.....</b>	<b>21</b>
<b>7.Le financement des mesures programmées ou envisagées.....</b>	<b>22</b>
<b>8.La justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....</b>	<b>22</b>

<b>9.L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....</b>	<b>23</b>
<b>10.La note concernant la mise à disposition du public.....</b>	<b>23</b>
<b>Glossaire.....</b>	<b>25</b>
<b>Annexe 1 (AP du 8 janvier 2013).....</b>	<b>27</b>
<b>Annexe 2 (Cartes des "Points Noirs Bruit").....</b>	<b>31</b>

## REFERENCES REGLEMENTAIRES

- Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit
- Code de l'environnement : livre V et titre VII (parties législative et réglementaire) relatif à la prévention des nuisances sonores
- Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières
- Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires
- Circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (dite circulaire Bianco).

### *Classement sonore*

- Code de l'environnement : Art R 571-32 à R 571-43 relatifs au classement sonore des infrastructures des transports terrestres
- Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

### *Observatoire du bruit et résorption des points noirs du bruit / Cartes de bruit et plan de prévention du bruit dans l'environnement*

- Directive n° 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
- Code de l'environnement : Art L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-11 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Code de l'environnement : Art R 571-44 à R 571-52 relatifs à la limitation du bruit des infrastructures de transports terrestres
- Code de l'environnement : Art D 571-53 à D 571-57 relatifs aux subventions accordées par l'Etat pour l'isolation acoustique des locaux situés en bordure des infrastructures des transports terrestres
- Arrêté du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres
- Circulaire du 07 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- 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
- Circulaire du 4 mai 2010 sur la mise en œuvre des dispositions du Grenelle de l'Environnement relatives à la résorption des points noirs bruit sur les réseaux routiers et ferrés

## 1. Les effets du bruit sur la santé

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées. La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil.

Les populations socialement défavorisées sont les plus exposées au bruit car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports. Elles sont en outre les plus concernées par les expositions au bruit cumulées avec d'autres types de nuisances :

- bruit et agents chimiques toxiques pour le système auditif dans le milieu de travail ouvrier ;
- bruit et températures extrêmes, chaudes ou froides dans les habitats insalubres ;
- bruit et pollution atmosphérique dans les logements à proximité des grands axes routiers ou des industries, etc...

Ce cumul contribue à une mauvaise qualité de vie et se répercute sur l'état de santé. Les principales perturbations du comportement humain face à des niveaux sonores élevés sont les suivantes :

- Trouble du sommeil à partir de 30 dB(A) ;
- Interférence avec la transmission de la parole à partir de 45 dB(A) ;
- Effets psycho physiologiques à partir de 65-70 dB(A) ;
- Effets sur les performances cognitives, la lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation ;
- Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne ;
- Effets biologiques extra-auditifs : le stress ;
- Effets subjectifs et comportementaux du bruit ;
- Déficit auditif dû au bruit à partir de 80 dB(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.

## 2. Le résumé non technique

### 2.1 Le contexte à la base du PPBE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) au niveau local.

Les cartes de bruit permettent une représentation des niveaux de bruit, mais également le dénombrement de la population exposée et la quantification des nuisances. Les infrastructures concernées sont :

- les voies routières empruntées par plus de 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules/j)

Le département des Côtes-d'Armor n'est pas concerné par la cartographie des voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de trains par an (82 trains/j) ni par celle des agglomérations dont la population est supérieure à 100 000 habitants.

Dans le département des Côtes-d'Armor, les cartes de bruit concernent les voies routières nationales, départementales et communales :

- les cartes de bruit pour les routes nationales, départementales et communales dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an ont été approuvées par arrêté préfectoral du 13 février 2009,
- les cartes de bruit pour les routes départementales et communales dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an ont été approuvées par arrêté préfectoral du 25 septembre 2012,
- les cartes de bruit pour les routes nationales dont le trafic est compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an ont été approuvées par arrêté préfectoral du 8 janvier 2013 (annexe 1).

Ces documents sont consultables sur le site internet de la préfecture à l'adresse suivante :

<http://www.cotes-darmor.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-Prevention-des-risques/Nuisances/Bruit>

Les infrastructures concernées par le présent PPBE de l'Etat dans les Côtes-d'Armor sont :

#### - Infrastructures routières non concédées (trafic compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an)

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
RN 12	Commune de Plouisy	Commune de Plounérin	29 km	DIR-Ouest
RN 176	Commune de Aucaleuc	Commune de Jugon	25 km	DIR-Ouest
RN 164	Commune de Loscouët-sur-Meu	Commune de Loudéac	4 km	DIR-Ouest

En ce qui concerne la route nationale 164, aucun "point noir bruit" (PNB) n'a été recensé.

## **2.2 La démarche d'élaboration du PPBE**

Le PPBE relevant de l'Etat a été élaboré sous l'autorité du préfet des Côtes-d'Armor par la Direction départementale des territoires et de la mer des Côtes-d'Armor (DDTM22). Il est le fruit d'une collaboration entre la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne (service infrastructures, sécurité et transports – division maîtrise d'ouvrage intermodale), le Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de l'Ouest et la Direction interdépartementale des routes – Ouest (DIRO – gestionnaire des routes non concédées).

Par ailleurs le comité technique du comité de suivi des cartes de bruit et des PPBE, créé par arrêté préfectoral du 2 février 2011, s'est également réuni pour tenir informés les autres pilotes de PPBE (Conseil Général des Côtes-d'Armor, ville de Saint-Brieuc) de la démarche menée par l'Etat.

L'élaboration du PPBE Etat a été menée en quatre étapes :

### **ETAPE 1**

Une phase de diagnostic réalisée par la DDTM22 a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Ce diagnostic s'est basé essentiellement sur :

- les cartes de bruit arrêtées par le préfet,
- la base de données de l'observatoire du bruit des transports terrestres,
- un travail de reconnaissance de terrain.

### **ETAPE 2**

A l'issue de l'étape d'identification de toutes les zones bruyantes et des points noirs bruit (PNB), à savoir des bâtis répondant à certains critères, une phase de définition des mesures de protection contre le bruit a été réalisée par la DREAL de Bretagne, en lien avec la DIRO.

### **ETAPE 3**

Sur la base des éléments de l'étape 2, un projet de PPBE a été rédigé par la DDTM des Côtes-d'Armor.

Ce projet a été présenté au comité de suivi des cartes de bruit et des PPBE le 3 avril 2013.

### **ETAPE 4**

Le projet de PPBE a été ensuite mis à la disposition du public pendant deux mois du 10 octobre au 10 décembre 2013 inclus. Cette consultation n'a fait l'objet d'aucune observation. La DDTM 22 a présenté le bilan en comité départemental de suivi des cartes de bruit et des PPBE le 19 décembre 2013.

Le document final constitue le PPBE « Etat ».

### 2.3 Les principaux résultats du diagnostic

Les données utilisées pour le diagnostic sont :

- les cartes de bruit des routes nationales arrêtées par le préfet en date du 8 janvier 2013 à savoir celles des isophones Lden68 (valeur limite diurne 68 dB(A)) et Ln62 (valeur limite nocturne 62 dB(A)) concernant les routes nationales : RN 12 (29 km), RN 176 (25 km) et RN 164 (4km).  
Les cartes de bruit ont été établies sur la base des trafics moyens journaliers annuels (TMJA) de l'année 2010.
- l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres des Côtes-d'Armor qui a recensé les Zones de Bruit Critique (ZBC). Cet observatoire est basé sur les données du classement sonore.  
Des fuseaux de part et d'autre des voies classées ont défini les secteurs soumis à des nuisances sonores supérieures aux seuils réglementaires (= empreintes sonores).  
Les Zones de Bruit Critique (ZBC) ont été délimitées par la superposition des empreintes sonores et l'occupation du sol (bâti). Les divers bâtis composant les ZBC ont été listés qu'ils soient ou non des PNB (répondant à certains critères selon le type de bâti).

La DDTM22 a procédé ensuite au croisement des zones Lden68 et Ln62 des cartes de bruit et des ZBC de l'observatoire du bruit des transports terrestres. Le résultat est la détermination de « zones de bruit à traiter » comprenant les bâtis recensés dans l'observatoire et dans les isophones Lden68 et Ln62 des cartes de bruit pour la RN 12 et la RN 176.

Les données sur les bâtis recensés ont fait l'objet de compléments d'informations :

- un recoupement avec le bâti du cadastre
- une visite de terrain pour les bâtis non repérés dans l'observatoire
- une vérification du critère d'antériorité pour les habitations

Les Points Noirs Bruit (PNB) pour le réseau routier national sont caractérisés par des critères acoustiques, (valeurs limites Lden 68 et Ln62) et des critères d'antériorité. Le résultat de la phase diagnostic est la détermination des « Points Noirs Bruit » concernés par le présent PPBE.

Le diagnostic réalisé a mis en évidence les zones bruyantes à traiter en priorité comportant des logements pour lesquels les valeurs de jour comme de nuit sont dépassées. Ces valeurs limites sont définies de la façon suivante :

- le jour (de 6h à 22h) les mesures Lden ne doivent pas dépasser la valeur limite de 68 dB(A)
- la nuit (de 22h à 6h) les mesures Ln ne doivent pas dépasser 62 dB(A).

→ Pour la RN 12, le décompte des bâtiments Points Noirs Bruit, et des populations exposés est le suivant :

Axe RN 12	PNB individuels	
	Nombre de bâtis (logements)	Population exposée
Lden>68dB(A)	27	62,1
Ln>62dB(A)	3	6,9

→ Pour la RN 176, le décompte des bâtiments Points Noirs Bruit et des populations exposées est le suivant :

Axe RN 176	PNB individuels	
	Nombre de bâtis (logements)	Population exposée
Lden>68dB(A)	5	11,5
Ln>62dB(A)	0	0



## 2.4 Les 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 du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures terrestres. Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs acoustiques sont :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV
$D_{nT,A,tr} \geq$	<b>LAeq(6h-22h) - 40</b>
et $D_{nT,A,tr} \geq$	<b>LAeq(22h-6h) - 35</b>
et $D_{nT,A,tr} \geq$	<b>30</b>

$D_{nT,A,tr}$  est l'isolement acoustique standardisé pondéré selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction ».

## 2.5 Les mesures réalisées, engagées et programmées

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi bruit du 31 décembre 1992. Le code de l'environnement propose des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

### La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'Etat sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

### La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres nuisantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

## La protection des riverains installés en bordure des voies existantes

### Actions de réduction du bruit strictement par isolations de façades

Les actions de réduction du bruit strictement par isolations de façades concernent le traitement de 33 PNB inclus dans des zones bruyantes localisées le long de la RN12 et de la RN176.

Route nationale	Lden > valeur limite 68 dB(A)		Ln > valeur limite 62 dB(A)	
	Nombre de bâtis (logements)	Population exposée	Nombre de bâtis (logements)	Population exposée
RN12	27	62,1	3	6,9
RN176	5	11,5	0	0

### 2.6 L'organisation pour la consultation du public

Lors de la quatrième étape, le projet de PPBE a été mis à la disposition du public (articles L 572-8 et R 572-9 du code de l'environnement). L'avis de consultation du public sur le projet de PPBE Etat a fait l'objet d'un communiqué inséré dans deux journaux locaux : Ouest-France et Télégramme le 25 septembre 2013, rédigé comme suit :

« Le public est informé que le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Etat dans les Côtes-d'Armor pour les routes nationales 12 et 176 dont le trafic est compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an est mis à sa disposition pendant 2 mois :

- à la Sous-Préfecture de Guingamp  
34 rue Maréchal Joffre  
22 200 Guingamp
- à la Sous-Préfecture de Dinan  
17 rue Michel  
22 100 Dinan
- à la Direction départementale des territoires et de la mer  
5 rue Jules Vallès  
22 022 St-Brieuc

aux jours et heures habituels d'ouverture au public.

Le public peut également prendre connaissance du projet de PPBE sur le site internet de la Préfecture à l'adresse suivante : <http://www.cotes-darmor.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-Prevention-des-risques/Nuisances/Bruit>

et exprimer ses observations par écrit à :

Direction départementale des territoires et de la mer  
Secrétariat général/Pôle risque-sécurité/Unité risques et nuisances  
1 rue du Parc - CS 52256  
22 022 St-Brieuc cedex »

A l'issue de la consultation, toute personne physique ou morale peut prendre connaissance de la note exposant le résultat de la consultation du public et la suite qui lui a été donnée. A cette fin, cette note est mise en ligne sur le site internet de la préfecture et une copie est déposée aux Sous-Préfectures de Guingamp et Dinan.

### 3. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. 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.

Les cartes de bruit permettent une représentation des niveaux de bruit, mais également le dénombrement de la population exposée et la quantification des nuisances. Dans le département des Côtes-d'Armor, les infrastructures concernées sont :

- les voies routières empruntées par plus de 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules/j)

Le département des Côtes-d'Armor n'est pas concerné par la cartographie des voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de trains par an (82 trains/j) ni par celle des agglomérations dont la population est supérieure à 100 000 habitants.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés Lden (level day evening night) décrivant les niveaux journaliers moyens de bruit et Ln (level night) décrivant les niveaux nocturnes moyens de bruit. Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation.

Dans le département des Côtes-d'Armor, les cartes de bruit concernent les voies routières nationales, départementales et communales :

- les cartes de bruit pour les routes nationales, départementales et communales dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an ont été approuvées par arrêté préfectoral du 13 février 2009,
- les cartes de bruit pour les routes départementales et communales dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an ont été approuvées par arrêté préfectoral du 25 septembre 2012,
- les cartes de bruit pour les routes nationales dont le trafic est compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an ont été approuvées par arrêté préfectoral du 8 janvier 2013 ([annexe 1](#)).

Le PPBE correspondant aux cartes de bruit des routes nationales dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an a été approuvé par arrêté préfectoral du 28 décembre 2011.

Ces documents sont consultables sur le site internet de la préfecture à l'adresse suivante :

<http://www.cotes-darmor.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-Prevention-des-risques/Nuisances/Bruit>

### **3.1. Les infrastructures concernées par le PPBE de l'État dans les Côtes-d'Armor**

– **Infrastructures routières non concédées (trafic compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an)**

<b>Axe</b>	<b>Début</b>	<b>Fin</b>	<b>Longueur</b>	<b>Gestionnaire</b>
RN 12	Commune de Plouisy	Commune de Plounérin	29 km	DIR-Ouest
RN 176	Commune de Aucaleuc	Commune de Jugon	25 km	DIR-Ouest
RN 164	Commune de Loscouët-sur-Meu	Commune de Loudéac	4 km	DIR-Ouest

En ce qui concerne la route nationale 164, aucun "point noir bruit" (PNB) n'a été recensé.

### **3.2. La démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État dans les Côtes-d'Armor**

Le PPBE relevant de l'Etat a été élaboré sous l'autorité du préfet des Côtes-d'Armor par la Direction départementale des territoires et de la mer des Côtes-d'Armor (DDTM22). Il est le fruit d'une collaboration entre la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne (service infrastructures, sécurité et transports – division maîtrise d'ouvrage intermodale) et la Direction interdépartementale des routes – Ouest (DIRO – gestionnaire des routes non concédées).

Un groupe de travail technique animé par la DREAL de Bretagne, assistée par le Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de l'Ouest a réuni régulièrement l'ensemble de ces services.

Par ailleurs le comité technique du comité de suivi des cartes de bruit et des PPBE, créé par arrêté préfectoral du 2 février 2011, s'est également réuni pour tenir informé les autres pilotes de PPBE (Conseil Général des Côtes d'Armor, ville de Saint-Brieuc) de la démarche menée par l'Etat.

L'élaboration du PPBE Etat a été menée en quatre étapes :

#### **ETAPE 1**

Une phase de diagnostic réalisée par la DDTM22 a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006.

Ce diagnostic s'est basé essentiellement sur :

- les cartes de bruit arrêtées par le préfet,
- la base de données de l'observatoire du bruit des transports terrestres,
- un travail de reconnaissance de terrain.

#### **ETAPE 2**

A l'issue de l'étape d'identification de toutes les zones bruyantes et des points noirs bruit (PNB), à savoir des bâtis répondant à certains critères, une phase de définition des mesures de protection contre le bruit a été réalisée par la DREAL de Bretagne, en lien avec la DIRO.

### **ETAPE 3**

Sur la base des éléments de l'étape 2, un projet de PPBE a été rédigé par la DDTM des Côtes-d'Armor. Ce projet a été présenté au comité de suivi des cartes de bruit et des PPBE le 3 avril 2013.

### **ETAPE 4**

Le projet de PPBE a été ensuite mis à la disposition du public pendant deux mois du 10 octobre au 10 décembre 2013 inclus. Cette consultation n'a fait l'objet d'aucune observation. La DDTM 22 a présenté le bilan en comité départemental de suivi des cartes de bruit et des PPBE le 19 décembre 2013.

Le document final constitue le PPBE « Etat ».

#### **3.3. Les principaux résultats du diagnostic**

Compte tenu de l'étendue du travail réalisé sur toute la France par le réseau des centres d'études techniques de l'équipement, les cartes de bruit sont le résultat d'une approche forcément macroscopique qui suppose une précision variable selon les territoires, les méthodes et les données utilisées (utilisation de l'approche dite « détaillée », caractère limité des données topographiques, sensibilité du bâti et répartition des populations).

Les décomptes de population ont une valeur en partie conventionnelle (affectation de l'ensemble de la population d'un bâtiment au niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée) qu'il convient de manipuler avec prudence et de ne pas considérer comme une restitution fidèle de la réalité.

Le principal intérêt des cartes de bruit arrêtées réside dans une représentation en profondeur (mise en évidence des isophones 68dB(A) en Lden et 62dB(A) en Ln), dans l'identification des territoires les plus exposés, là où se concentrent les risques d'effet sur la santé, et selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

L'avènement de la directive européenne a confirmé la nécessité de recenser les secteurs exposés à des niveaux de bruit critique qui avait été lancée dès 2001 par l'État français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit.

Les résultats présentés ci après sont issus du croisement entre les cartes de bruit stratégiques, les données de l'observatoire du bruit des transports terrestres et les investigations sur le terrain assurant ainsi une bonne connaissance de la sensibilité du bâti.

Les données utilisées pour le diagnostic sont :

- les cartes de bruit des routes nationales arrêtées par le préfet en date du 8 janvier 2013 à savoir celles des isophones Lden68 (valeur limite diurne 68 dB(A)) et Ln62 (valeur limite nocturne 62 dB(A)) concernant les routes nationales : RN 12 (29 km), RN 176 (25 km) et RN 164 (4 km). Les cartes de bruit ont été établies sur la base des trafics moyens journaliers annuels (TMJA) de l'année 2010.
- l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres des Côtes-d'Armor qui a recensé les Zones de Bruit Critique (ZBC). Cet observatoire est basé sur les données du classement sonore. Des fuseaux de part et d'autre des voies classées ont défini les secteurs soumis à des nuisances sonores supérieures aux seuils réglementaires (= empreintes sonores). Les Zones de Bruit Critique (ZBC) ont été délimitées par la superposition des empreintes sonores et l'occupation du sol (bâtis). Les divers bâtis composant les ZBC ont été listés.

La DDTM22 a procédé ensuite au croisement des zones Lden68 et Ln62 des cartes de bruit et des ZBC de l'observatoire du bruit des transports terrestres.

Le résultat est la détermination de « zones de bruit à traiter » comprenant les bâtis recensés dans l'observatoire et dans les isophones Lden68 et Ln62 des cartes de bruit pour la RN 12 et la RN 176. Quant à la RN 164, aucune habitation n'a été identifiée.

Les données sur les bâtis recensés ont fait l'objet de compléments d'informations :

- un recoupement avec le bâti du cadastre
- une visite de terrain pour les bâtis non repérés dans l'observatoire
- une vérification du critère d'antériorité pour les habitations.

Les Points Noirs Bruit (PNB) pour le réseau routier national sont caractérisés par des critères acoustiques, (valeurs limites Lden 68 et Ln62) et des critères d'antériorité pour les locaux d'habitation.

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
  1. publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
  2. mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables
  3. inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
  4. mise en service de l'infrastructure
  5. publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

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

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

Le résultat de la phase « diagnostic » est la détermination des « Points Noirs Bruit » (PNB) concernés par le présent PPBE. Les cartographies de localisation des PNB sont jointes en annexe 2.

Le tableau récapitulatif suivant donne le nombre de Points Noirs Bruit (PNB) et l'estimation des populations (ratio de 2,3 personnes par logement) :

Axe	Communes	Lden > valeur limite 68 dB(A)				Ln > valeur limite 62 dB(A)			
		Nombre de bâtis	Nombre de logements	Population exposée	Enseign. Santé...	Nombre de bâtis	Nombre de logements	Population exposée	Enseign. Santé...
RN12	PLOUISY	3	3	6,9	0	0	0	0	0
	TREGLAMUS	10	10	23	0	2	2	4,6	0
	PEDERNEC	6	6	13,8	0	0	0	0	0
	LOUARGAT	3	3	6,9	0	1	1	2,3	0
	PLOUNEVEZ-MOEDEC	4	4	9,2	0	0	0	0	0
	PLOUNERIN	1	1	2,3	0	0	0	0	0
	<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>62,1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6,9</b>	<b>0</b>
RN176	AUCALEUC	1	1	2,3	0	0	0	0	0
	VILDE-GUINGALAN	2	2	4,6	0	0	0	0	0
	JUGON-LES-LACS	2	2	4,6	0	0	0	0	0
	<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>11,5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Pour la RN 12, entre PLOUISY et PLOUNERIN, 27 PNB (habitations individuelles) dont 3 pour lesquels les valeurs limites de jour (Lden 68 dB(A)) et de nuit (Ln 62 dB(A)) sont dépassées, ont été recensés.

Pour la RN 176, entre AUCALEUC et JUGON-LES-LACS, 5 PNB (habitations individuelles) dont 0 pour lesquels les valeurs limites de jour (Lden 68 dB(A)) et de nuit (Ln 62 dB(A)) sont dépassées, ont été recensés.

## 4. Les 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 du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures terrestres. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

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

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

Les indicateurs de bruit sont le Lden (Level Day Evening Night) et le Ln (Level Night). Ils sont évalués à une hauteur de 4m. Ils sont définis en son incident, soit - 3 dB(A) par rapport au son réfléchi en façade de construction. La méthode de calcul doit être conforme à la norme NF-S-31-133 « Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques ».

Le Lden est établi sur les périodes de jour 6 h – 18 h, de soirée 18 h – 22 h et de nuit 22 h – 6 h. Il est ajouté 5 dB(A) en soirée et 10 dB(A) de nuit pour tenir compte de la plus forte sensibilité des personnes durant ces périodes.

Le Ln est établi sur la seule période 22 h – 6 h, sans pondération.

Par contre les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. 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. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs acoustiques sont :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	<b>LAeq(6h-22h) - 40</b>	$I_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	<b>LAeq(6h-18h) - 40</b>	$I_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	<b>LAeq(18h-22h) - 40</b>	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	<b>LAeq(22h-6h) - 35</b>	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	<b>30</b>	30	

$D_{nT,A,tr}$  est l'isolement acoustique standardisé pondéré selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction ».



## 5. La 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.

Par nature les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde.

Dans un cadre réglementaire plus global, les politiques de l'état françaises et européennes peuvent conduire à des inventaires de ces zones (ZNIEFF, ZICO, Natura 2000, ZPPAUP, ...) sur lesquelles le préfet exerce sa responsabilité. Si ces zones sont situées sous l'influence de grandes infrastructures du réseau national, le préfet peut identifier ces espaces remarquables du fait de leur faible exposition au bruit comme des « zones calmes ». Il sera alors particulièrement attentif au niveau de bruit, à la qualité environnementale, aux activités humaines actuelles et prévues, aux enjeux de préservation sur ces zones pour les usages considérés et à la cohérence avec les autres documents de planification ou de préservation (schémas régionaux d'aménagement, SCOT, ...), de transport (PDU, ...) et d'environnement.

Sur le réseau routier non concédé (RN 12 et RN 176), il n'y a pas d'espaces protégés sous l'influence de ces infrastructures. Dans les Côtes-d'Armor, il n'y a donc pas de zones que l'on peut identifier comme étant des « zones calmes ».

## **6. La description des mesures réalisées, engagées ou programmées**

Les efforts entrepris par l'état pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années à venir.

### **6.1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998**

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi bruit du 31 décembre 1992. Le code de l'environnement propose des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

#### **La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles**

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'Etat sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992. C'est le cas notamment des projets nationaux routiers déclarés d'utilité publique depuis 1998 : la mise à 2 x 2 voies de la RN 176

#### **La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes**

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres nuisantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véhicules/jour et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/jour, c'est-à-dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Dans le département des Côtes-d'Armor, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 2003 et 2004.

Ce classement correspond selon les communes aux arrêtés préfectoraux listés dans le tableau suivant :

<b>Communes</b>	<b>Date Arrêté Préfectoral</b>	<b>N° Arrêté Préfectoral</b>
Aucaleuc	13/03/2003	2002-47
Belle-Isle-en-Terre	03/03/2003	2002-48
Bourseul	13/03/2003	2002-197
Jugon-les-Lacs	29/04/2003	2002-74
La Landec	03/03/2003	2002-79
Loscouët-sur-Meu	13/03/2003	2002-98
Louargat	30/01/2003	2002-99
Loudéac	27/06/2003	2002-224
Péder nec	30/01/2003	2002-108
Plélan-le-Petit	13/03/2003	2002-113
Plestan	30/01/2003	2002-119
Plouisy	13/03/2003	2002-136
Plounérin	30/01/2003	2002-139
Plounévez-Moëdec	13/03/2003	2002-140
Quévert	13/03/2003	2002-151
Saint-Méloir-des-Bois	13/03/2003	2002-169
Tramain	13/03/2003	2002-173
Trébédan	30/01/2003	2002-174
Tréglamus	13/03/2003	2002-180
Trélivan	03/03/2003	2002-185
Vildé-Guingalan	13/03/2003	2002-194

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable auprès de :

- la DDTM 22 (Secrétariat Général – pôle Risques-Sécurité - unité Risques et Nuisances) à l'adresse suivante : 5 rue Jules Vallès - 22000 Saint-Brieuc,

- sur le site internet de la Préfecture à l'adresse suivante : <http://www.cotes-darmor.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-Prevention-des-risques/Nuisances/Bruit/Classement-sonore-des-infrastructures-des-transports-terrestres>

Et conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur plan local d'urbanisme (PLU), les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation à reporter ces informations dans les annexes de son PLU (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Les services de la DDTM22 se tiennent à la disposition du citoyen pour assurer la bonne mise en œuvre de ce texte, dans le respect de l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat.

## 6.2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2013 et 2018

### 6.2.1. Mesures de prévention

L'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 1998.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des cinq prochaines années respecteront les engagements introduits par l'article L571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la Direction départementale des territoires et de la mer des Côtes-d'Armor et la Direction régionale de réseau ferré de France s'engagent à réexaminer au minimum tous les 5 ans et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et de proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement.

### 6.2.2. Mesures de réduction

Les mesures de réduction du bruit proposées dans le PPBE Etat des Côtes-d'Armor pour traiter les Points Noirs Bruit (PNB) inclus dans les zones bruyantes localisées le long de la RN 12 et de la RN 176 sont des actions de réduction du bruit strictement par isolations de façades.

Pour la RN 12 :

INSEE	Commune	N° zone	Lden > valeur limite 68 dB(A)			Ln > valeur limite 62 dB(A)		
			Nombre de bâtis	Nombre de logements	Population exposée	Nombre de bâtis	Nombre de logements	Population exposée
22223	PLOUISY	393	3	3	6,9			
22354	TREGLAMUS	394-1	4	4	9,2			
22354	TREGLAMUS	394-3	1	1	2,3			
22354	TREGLAMUS	394-4	2	2	4,6	2	2	4,6
22354	TREGLAMUS	394-5	1	1	2,3			
22354	TREGLAMUS	400	2	2	4,6			
22164	PEDERNEC	400-1	1	1	2,3			
22164	PEDERNEC	400-2	5	5	11,5			
22135	LOUARGAT	401-1	1	1	2,3	1	1	2,3
22135	LOUARGAT	401-2	1	1	2,3			
22135	LOUARGAT	402	1	1	2,3			
22228	PLOUNEVEZ-MOEDEC	406-1	3	3	6,9			
22228	PLOUNEVEZ-MOEDEC	406-2	1	1	2,3			
22227	PLOUNERIN	416	1	1	2,3			
	<b>TOTAL</b>		<b>27</b>	<b>27</b>	<b>62,1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6,9</b>

Pour la RN176 :

INSEE	Commune	N° zone	Lden > valeur limite 68 dB(A)			Ln > valeur limite 62 dB(A)		
			Nombre de bâtis	Nombre de logements	Population exposée	Nombre de bâtis	Nombre de logements	Population exposée
22003	AUCALEUC	314	1	1	2,3	0	0	0
22388	VILDE-GUINGALAN	315	2	2	4,6	0	0	0
22084	JUGON-LES-LACS	320-1	2	2	4,6	0	0	0
	<u>TOTAL</u>		<u>5</u>	<u>5</u>	<u>11,5</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>

### **6.3. Les actions complémentaires prévues entre 2013 et 2018**

Les modalités d'exécution et de financement des travaux d'isolation acoustique de façades seront fixées dans la convention Etat-propriétaire sur la base d'un diagnostic précis par logement des travaux à effectuer.

## 7. Le financement des mesures programmées ou envisagées

Les mesures programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur et notamment aux circulaires du 25 mai 2004 et du 4 mai 2010.

Certaines mesures d'ordre organisationnel ou informatif ne nécessitent pas de financement spécifique. Elles sont le fruit du travail quotidien d'information et de communication mené par les différents gestionnaires.

Les travaux à réaliser sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores qui consistent en un renforcement des isolations acoustiques des façades sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés et subventionnés à hauteur de 80 à 100% (en fonction des conditions de ressource) conformément aux articles D571-53 à D571-57 du code de l'environnement, par l'État (Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Direction Générale de la Prévention des Risques) sur le programme 181 « prévention des risques » et réalisés sous le pilotage et le contrôle de la DDTM des Côtes-d'Armor.

Les décomptes des PNB et des populations exposées pour des actions de réduction du bruit par isolation de façades sont de :

	<b>PNB habitat individuel</b>	<b>Population exposée</b>
Lden>68dB(A)	32	73,6
Ln>62 dB(A)	3	6,9

## 8. La justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Les PNB à traiter étant isolés ou épars dans des secteurs à dominante rurale en général, le type de mesures proposées consiste à renforcer l'isolation de façade des bâtiments exposés.

Les mesures de réduction du bruit envisagées dans le PPBE Etat des Côtes-d'Armor pour traiter ces Points Noirs Bruit (PNB) sont des actions de réduction du bruit strictement par isolations de façades.

## 9.L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée a priori de leur impact. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront par contre être évaluées a posteriori.

Il est par contre possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan. Cette efficacité s'apprécie en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations.

↳ L'indicateur retenu pour les actions de protection par isolation des façades se base sur le nombre de personnes bénéficiant d'un renforcement d'isolation acoustique de leurs habitations.

Axe concerné	Mesure programmée ou envisagée	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Lden 68 bénéficiant d'une isolation acoustique de leur habitation	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Ln 62 bénéficiant d'une isolation acoustique de leur habitation
<u>RN 12</u>	<u>Traitement du bâti :</u> Isolations de façades	62,1	6,9
<u>RN 176</u>	<u>Traitement du bâti :</u> Isolations de façades	11,5	0
		<u>73,6</u>	<u>6,9</u>

## 10.La note concernant la mise à disposition du public

L'article R572-9 du code de l'environnement prévoit la mise à disposition du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) au public pendant deux mois.

Avant la consultation du public, le PPBE a été présenté au comité de suivi le 3 avril 2013 et n'a fait l'objet d'aucune objection.

L'avis de la mise à la consultation a été publié dans deux journaux locaux : Ouest-France et Télégramme (édition des Côtes-d'Armor) le 25 septembre 2013.

□ Le PPBE a été mis à la disposition du public du 10 octobre au 10 décembre 2013 inclus, aux jours et heures habituels d'ouverture au public, à la :

- Sous-Préfecture de Guingamp  
34 rue Maréchal Joffre  
22 200 Guingamp
- Sous-Préfecture de Dinan  
17 rue Michel  
22 100 Dinan
- Direction départementale des territoires et de la mer  
5 rue Jules Vallès  
22 000 St-Brieuc cedex

❑ Le public pouvait également prendre connaissance du projet de PPBE sur le site internet de la Préfecture des Côtes-d'Armor à l'adresse suivante :

<http://www.cotes-darmor.pref.gouv.fr/>

❑ et exprimer ses observations :

⇒ par écrit à :

Direction départementale des territoires et de la mer  
Secrétariat Général  
Pôle Risque-sécurité  
Unité risques et nuisances  
1 rue du Parc  
CS 52256  
22 022 St-Brieuc cedex

⇒ ou sur un registre prévu à cet effet à :

- la Sous-Préfecture de Guingamp
- la Sous-Préfecture de Dinan
- la DDTM

Le bilan de la consultation est le suivant :

- les documents mis à disposition du public à la sous-préfecture de Guingamp n'ont fait l'objet d'aucune observation,
- les documents mis à disposition du public à la sous-préfecture de Dinan n'ont fait l'objet d'aucune observation,
- les documents mis à disposition du public à la Direction départementale des territoires et de la mer n'ont fait l'objet d'aucune observation,
- aucun courrier n'a été reçu par les services de l'Etat

### **En conclusion :**

Le projet de PPBE n'est pas modifié.



## Glossaire

**Classement sonore des infrastructures de transport terrestre** : les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée (de 300m pour la catégorie 1 à 10m pour la catégorie 5).

Les infrastructures concernées sont entre autres:

- 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

**DnT,A,tr** : isolement acoustique standardisé pondéré contre les bruits extérieurs

**Laeq (6h-22h)** : contribution sonore de l'infrastructure considérée pour la période diurne.

**Laeq (22h-6h)** : contribution sonore de l'infrastructure considérée pour la période nocturne.

**Lden** (level day evening night) : dose moyenne de bruit – Le Lden est établi sur les périodes de jour 6h-18h, de soirée 18h-22h et de nuit 22h-6h. Il est ajouté 5dB(A) en soirée et 10 dB(A) de nuit pour tenir compte de la plus forte sensibilité des personnes durant cette période.

**Ln** (level night) : dose moyenne de bruit la nuit – Le Ln est établi sur la seule période 22h-6h sans pondération.

**Observatoire du bruit des transports terrestres** : il permet, à partir du classement sonore, d'identifier l'ensemble des zones fortement exposées aux nuisances sonores générées par les transports terrestres (route et rail) dans un département. Dans un deuxième temps, son objectif est de rechercher les Points Noirs du Bruit (PNB) pour ensuite conduire les actions nécessaires à la résorption du bruit (inventaire et hiérarchisation des points noirs du bruit devant faire l'objet d'opérations d'isolation phonique).

**Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** : il a pour but de prévenir les effets du bruit, de réduire, si besoin, les niveaux de bruit, ainsi que de protéger les zones de calme. Les infrastructures concernées sont :

- les voies routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an (16 400 véhicules/j)
- les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de train par an (164 trains/j)
- les agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants

**Point noir du bruit (PNB)** : c'est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure routière ou ferroviaire nationale, et qui répond en outre à des critères d'antériorité par rapport à cette infrastructure.

**Zone de Bruit Critique (ZBC) ou Zone bruyante** : zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne évalués en façade des bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) dépassent ou risquent de dépasser à terme, la valeur limite diurne de 68 dB(A) et/ou la valeur limite nocturne de 62 dB(A) (valeurs fixées par l'arrêté du 4 avril 2006).



**Annexe 1 (AP du 8 janvier 2013)**

**Arrêté préfectoral du 8 janvier 2013  
approuvant les cartes de bruit**





## PREFET DES COTES-D'ARMOR

Direction départementale  
des territoires et de la mer

Secrétariat général  
Pôle risque-sécurité,  
Unité risques et nuisances

### A R R E T E

d'approbation des cartes de bruit  
du réseau routier national dont le trafic annuel est compris  
entre 3 et 6 millions de véhicules dans les Côtes-d'Armor

Le Préfet des Côtes-d'Armor

Chevalier de la Légion d'honneur,

VU la directive 2002/49/CE du parlement européen et du conseil de l'union européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement,

VU le code de l'environnement et notamment le livre V, titre VII, chapitre II, ses articles L et R 572-1 à 572-11, transposant cette directive, et chapitre I, ses articles R 571-32 à 571-43, concernant le classement des infrastructures de transports terrestres,

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement,

VU les arrêtés préfectoraux relatifs au classement des voies bruyantes dont la liste figure à l'annexe 1,

VU l'arrêté préfectoral d'approbation des cartes de bruit dans les Côtes-d'Armor du 13 février 2009 concernant des sections des routes nationales, des routes départementales et des voies communales situées sur le territoire de la ville de Saint-Brieuc dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules,

VU l'arrêté préfectoral d'approbation des cartes de bruit dans les Côtes-d'Armor du 25 septembre 2012 concernant des sections des routes départementales et des voies communales situées sur le territoire de la ville de Saint-Brieuc dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules,

SUR proposition du secrétaire général de la préfecture des Côtes-d'Armor,

### A R R E T E

ARTICLE 1er : Les cartes de bruit stratégiques des sections des routes nationales RN12, RN164 et RN176 dans le département des Côtes-d'Armor dont le trafic annuel est compris entre 3 et 6 millions de véhicules sont arrêtées selon les modalités ci-après.

ARTICLE 2 : Les cartes de bruit comportent :

- des documents graphiques au 1/25 000ème listés ci-après :

- une représentation graphique des zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones par pas de 5 dB(A), à partir de 55 dB(A) jusqu'à supérieur à 75 dB(A), pour l'indicateur Lden – cartes d'exposition sonore de « type a »,
- une représentation graphique des zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones par pas de 5 dB(A), à partir de 50 dB(A) jusqu'à supérieur à 70 dB(A), pour l'indicateur Ln – cartes d'exposition sonore de « type a »,
- une représentation graphique des zones où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) – cartes de dépassement de la valeur limite de « type b »,
- une représentation graphique des zones où l'indicateur Lden dépasse 62 dB(A) – cartes de dépassement de la valeur limite de « type b »,

- un rapport de synthèse comprenant :

- des tableaux de données fournissant une estimation des populations, des établissements de santé et des surfaces exposées au bruit dans ces zones,
- un résumé non technique présentant l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour l'élaboration des cartes et les principaux résultats issus des documents graphiques.

ARTICLE 3 : Ces cartes seront mises à la disposition du public à la préfecture des Côtes-d'Armor et accessibles sur le site internet de la préfecture des Côtes-d'Armor (<http://www.cotes-darmor.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-Prevention-des-risques/Nuisances/Bruit/Cartes-de-bruit-et-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE-dans-les-Cotes-d-Armor>).

ARTICLE 4 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture des Côtes-d'Armor.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

ARTICLE 6 : Le secrétaire général de la préfecture des Côtes-d'Armor, le directeur départemental des territoires et de la mer des Côtes-d'Armor, la directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Saint-Brieuc, le 8 janvier 2013

Le PREFET

signé Pierre SOUBELET

## **Annexe 2 (Cartes des "Points Noirs Bruit")**

### **Cartes des Points Noirs Bruit (PNB) RN 12 et RN 176**