

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) 2010 – 2013

Infrastructures nationales – Département de l'Allier

Le comité technique qui a permis la rédaction du PPBE de l'Etat est composé de :

| | |
|--|--|
| DDT de l'Allier | Béatrice FAOU Patrick RODAMEL |
| CETE de Lyon | Bernard MIEGE Pilar LESAGE Céline BARRAILH |
| Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) DR PARIS – Site de Gannat | Jérôme CHEVARIN |

Résumé non technique :

La directive européenne n°2002/49 CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) dont le principal objectif est de réduire les situations d'exposition sonore jugées excessives.

Cette directive est mise en œuvre en deux étapes :

- la première étape concerne les agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants, les grandes infrastructures de transports dont le trafic est supérieur à 16 400 véhicules/jour, le long des voies ferrées dont le trafic est supérieur à 164 trains par jour, pour les aéroports dont le trafic est supérieur à 50 000 mouvements par an.
- la deuxième étape concerne les agglomérations dont la population est supérieure à 125 000 habitants, les grandes infrastructures de transports dont le trafic est supérieur à 8 200 véhicules par jour et 82 trains par jour.

Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures de transport de l'État.

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositions nationales de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mises en place.

Dans le département de l'Allier et en application de la première étape de la directive européenne, les cartes établies et validées par l'arrêté préfectoral n°2180/2010 du 06 juillet 2010 représentent les grandes infrastructures de transports dont le trafic est supérieur à 16 400 véhicules/jour.

Pour le compte des infrastructures de l'État, n'est concernée par cette première étape que l'autoroute A71 concédée à la société APRR depuis l'échangeur de Bizeneuille jusqu'en limite du département du Puy-de-Dôme.

L'enjeu du PPBE de l'État, qui a été établi à partir de plans d'actions existants ou projetés, est de :

- prévenir les effets du bruit ;
- réduire les niveaux de bruit lorsque cela est nécessaire,
- protéger les « zones calmes »

Il comporte :

- un bilan des actions réalisées entre 1999 et 2010. Les cartes n'étant pas les seuls éléments à disposition du préfet, il était essentiel d'exploiter également les diagnostics précédents, observatoire départemental du bruit des transports terrestres et études acoustiques spécifiques, afin de disposer des données les plus précises pour le diagnostic initial.
- un programme d'actions prévues jusqu'en 2013.

La mise en œuvre de la directive « bruit », une démarche complexe.

L'autorité compétente en charge de la mise en œuvre de la réglementation, et la technicité du domaine de l'acoustique, font de l'application de la directive du bruit une démarche complexe.

Cette complexité se retrouve dans la difficulté de vulgariser les données disponibles pour une bonne information du public, et dans la recherche d'une cohérence départementale des démarches engagées.

Les différentes étapes d'élaboration du PPBE

Les étapes d'élaboration du PPBE sont énumérées et présentées dans la circulaire du 23 juillet 2008.

- **Étape 1** : identification des zones bruyantes
- **Étape 2** : définition des mesures de réduction du bruit
- **Étape 3** : établissement du PPBE
- **Étape 4** : mise en œuvre du PPBE
- **Étape 5** : bilan

Pour ce qui concerne le PPBE de l'Etat dans l'Allier, la réalisation s'est déroulée comme suit :

- Une première phase de diagnostic réalisée en collaboration entre la direction départementale des territoires et la société des autoroutes Paris -Rhin-Rhône 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 résultats des cartes de bruit stratégiques arrêtées par le préfet de l'Allier le 06 juillet 2010 et sur le classement sonore des voies bruyantes arrêté par le préfet de l'Allier le 08 octobre 1999.
- A l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée par le gestionnaire concerné.
- A partir des propositions faites par le gestionnaire, la direction départementale des territoires (DDT), a rédigé un projet de PPBE synthétisant notamment les mesures proposées. Ce projet de PPBE a été présenté au comité technique de révision du classement sonore institué par l'arrêté préfectoral n°2210/2010 du 09 juillet 2010, qui s'est déroulé le 18 novembre 2011 en présence des gestionnaires/exploitants, des organismes et collectivités concernées et de l'ensemble des acteurs Bruit pour la prise en compte des remarques et des observations diverses.
- Le projet de PPBE a ensuite été mis à la consultation du public pendant deux mois. Un avis paru le 16 novembre 2011 dans la presse local a précisé les dates, les lieux de consultation du PPBE (document papier) et l'accès au registre. Une affiche a été réalisée contenant ces informations ; le site internet de la préfecture a intégré une rubrique dédiée au PPBE. A l'issue de cette consultation, la DDT a établi une synthèse des observations du public, l'a soumise pour suite à donner au gestionnaire de l'A71.
- Le document actuel est accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée, il constitue le PPBE arrêté par le préfet de l'Allier.

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Contexte de l'étude..... | 7 |
| Que dit la réglementation ?..... | 9 |
| La réglementation française sur le bruit de 1992..... | 9 |
| La réglementation européenne sur le bruit de 2002..... | 11 |
| 1. Rapport de présentation et synthèse des résultats des cartes de bruit stratégique..... | 12 |
| 1.1. La représentation du bruit..... | 12 |
| 1.2. Les différents types de cartes de bruit..... | 13 |
| 1.3. Les Infrastructures concernées par la directive européenne – 1ère échéance..... | 15 |
| 1.3.1. Infrastructures routières de l'Etat concédées..... | 15 |
| 1.3.2. Infrastructures ferroviaires..... | 15 |
| 1.4. Résultats de la cartographie du bruit..... | 15 |
| 1.4.1. Les situations d'exposition vis à vis du réseau routier concédé..... | 15 |
| 1.4.2. Le traitement des zones soumises au bruit de plusieurs sources:..... | 16 |
| 2. La prise en compte des «zones de calme »..... | 17 |
| 3. Objectif de réduction du bruit dans les zones dépassant les valeurs limites..... | 18 |
| 3.1. Les objectifs affichés par la réglementation nationale..... | 18 |
| 3.2. Infrastructures autoroutières concédées..... | 19 |
| 4. Mesures pour prévenir et réduire les effets du bruit | 20 |
| 4.1. Les mesures de prévention du bruit réalisées depuis 1999..... | 20 |
| 4.1.1. Des mesures réglementaires..... | 20 |
| 4.1.1.1. La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles..... | 20 |
| 4.1.1.2. La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes..... | 21 |
| 4.2. Les mesures de réduction réalisées depuis 1999..... | 22 |
| 4.3. Les mesures prévues pour les cinq années à venir..... | 23 |
| 5. Le financement des mesures programmées ou envisagées..... | 25 |
| 5.1. Pour les infrastructures autoroutières..... | 25 |
| 6. Justification du choix des mesures programmées ou envisagées..... | 26 |
| 6.1. Pour les sources routières..... | 26 |

| | |
|--|----|
| 7. Impact sur les populations des mesures programmées ou envisagées..... | 27 |
| 8. Modalités de la consultation du public..... | 28 |
| 9. Glossaire..... | 29 |

Contexte de l'étude

« Le son produit par l'activité humaine, par sa durée, son intensité ou sa répétition, devient une pollution qualifiée de bruit ».

L'union européenne a adopté en juillet 2002, la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement.

Les textes transposés en droit français imposent à tous les organismes publics ou privés gestionnaires des réseaux routiers, autoroutiers, aériens, ferroviaires et industriels, l'établissement de cartes de bruit, appelées "Cartes de Bruit Stratégiques", destinées à établir un état des lieux des nuisances sonores dans l'environnement.

A ce jour, les cartes de bruit stratégiques des infrastructures visées par la première échéance de la directive européenne sont réalisées et mises en ligne sur le site internet de la préfecture <http://www.allier.pref.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-a117.html> elles sont approuvées par l'arrêté préfectoral n°2180/2010 en date du 06 juillet 2010.

Ces cartes de bruit, doivent permettre d'établir un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) définissant la politique de lutte contre le bruit jusqu'en 2012.

Le PPBE ainsi que les cartes de bruit stratégiques doivent être réexaminés et réactualisés tous les 5 ans.

L'objectif du PPBE consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire si nécessaire les niveaux de bruit, ainsi qu'à préserver les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et définir celles prévues pour les cinq ans à venir.

• Quelques notions sur le bruit

Le son est un phénomène physique: une source sonore émet un front d'onde à une certaine vitesse (dans l'air il s'agit de la vitesse du son, environ 340 m/s) Au passage de ce front d'onde on mesure une variation de la pression atmosphérique. Cette onde sonore est définie à travers trois grandeurs :

1. *La fréquence* de la pulsation autrement dit la hauteur du son (grave, médium, aigu). Elle est exprimée en Hertz (Hz),
2. *L'amplitude ou niveau sonore* est la variation de pression atmosphérique au passage du front d'onde. Il est exprimé en Décibel pondéré A (dB(A)),
3. *La direction de déplacement des fronts d'onde*

L'objectif est d'obtenir un indicateur de bruit adapté à la perception humaine : limiter la mesure à la bande de fréquences correspondant à celle d'une oreille humaine (environ de 20Hz à 20000Hz) puis appliquer à cette bande de fréquences un filtre **A** qui correspond à la sensibilité de l'oreille humaine.

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

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

| | | dB | | |
|----------------------------|-----------------------|-----|-----------------|---|
| effets auditifs | | | conversation | |
| Turbo réacteur | Troubles de l'oreille | 130 | | Ateliers très |
| Seuil de la douleur | Bruits | 120 | Impossible | bruyants (protection individuelle nécessaire) |
| Riveteuse | insupportables | 110 | | |
| Marteau pilon | (douloureux) | 100 | En criant | Ateliers très bruyants |
| Motos | Bruits | 90 | | |
| sans silencieux | très pénibles | 80 | Difficile | Ateliers courants |
| Réfectoire bruyant | Bruyant | 70 | En parlant fort | Appartement avec télévision |
| Bureau dactylo | Bruits | 60 | | |
| Rue tranquille | courants | 50 | A voix normale | Appartement bruyant |
| | Calme | 40 | | |
| Jardins calmes | | 30 | | Appartement calme |
| Voiliers | Silencieux | 20 | A voix basse | |
| | (très calme) | 10 | | Studio d'enregistrement |
| Seuil d'audibilité | silence anormal | 0 | | |

- **Les principaux effets du bruit sur la santé :**

Perturbations du sommeil - à partir de 30 dB(A) (Durée plus longue d'endormissement, éveils nocturnes prolongés ou éveil prématuré,...),

Interférence avec la transmission de la parole – à partir de 45 dB(A),

Effets psycho physiologiques – à partir de 70 dB(A) (temporaire ou permanent : effets cardiovasculaires, hypertension...),

Effets sur les performances,

Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne,

Effets biologiques extra-auditifs : le stress,

Déficit auditif dû au bruit - 80 dB(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.

Que dit la réglementation?

La réglementation française sur le bruit de 1992

Elle est traitée dans :

- Le code de l'environnement (livre cinquième titre VII - prévention des nuisances sonores -Articles L571-6- L572-7 et R572-10) qui traite de la réglementation afin de limiter le bruit à la source, de réduire sa diffusion, adapter l'isolation acoustique des nouvelles constructions et améliorer celle des locaux existants lors de leur rénovation.
- Le code de la santé publique
- Le code civil
- Le code de l'aviation civile
- Le code de l'urbanisme

et articulée selon les principaux thèmes suivants :

Bruit des transports terrestres :

Le développement des infrastructures de transports terrestres, aussi bien routières que ferroviaires, engendre des nuisances sonores ressenties de la part des populations riveraines. La politique conduite en France pour limiter ses effets s'articule autour des axes suivants:

- l'isolation des logements nouveaux à travers le classement des voies bruyantes
- l'inventaire des situations de nuisances sonores dans les observatoires du bruit
- la prise en compte du bruit par des aménagements phoniques lors de création de voies nouvelles
- le traitement des points noirs bruit (PNB) d'habitations existantes.

Bruit des transports aériens :

Le trafic aérien provoque à proximité des plates-formes aéroportuaires des nuisances sonores importantes.

Différentes actions sont menées afin de réduire les effets du bruit. (Pour plus d'informations, consulter le site internet : www.aviation-civile.gouv.fr)

Parmi lesquelles :

- L'avant-projet de plan de masse (APPM) est un document de planification propre à un aéroport donné. Il décrit à long terme les principales caractéristiques de l'aéroport dans son extension maximale.

Le projet d'APPM est accompagné d'une étude d'environnement comprenant l'état initial du site, la présentation des variantes éventuelles et l'estimation des impacts du projet (du point de vue du bruit, de l'air, mais aussi du climat, du relief, du paysage, de l'eau, de la faune et de la flore, des déchets...).

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme définissant des zones de bruit autour d'un aéroport dans lesquelles la construction et la rénovation de logements sont contraintes. Environ 280 aérodromes civils et militaires doivent être dotés d'un PEB.

- Dans le département de l'Allier, deux aérodromes, MOULINS-MONTBEUGNY et VICHY-CHARMEIL disposent d'un plan d'exposition au bruit.

Ces plans d'exposition validés respectivement par les arrêtés préfectoraux n°3292/06 et 3291/06 du 17 août 2006, déterminent des zones de bruit fort (zone A et B) et une zone de bruit modéré, (zone C). Les communes ont obligation de prendre en compte les nuisances dans leur POS. Pour les zones A et B l'interdiction de construire des logements est stricte. Pour la zone C des constructions individuelles et immeubles collectifs à usage d'habitation peuvent être admises sous certaines conditions.

A noter que la commune de Chassenard est impactée par la zone D du projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de St Yan (Saône-et-Loire). Dans cette zone, les constructions sont autorisées mais ces dernières doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L147-6 du code de l'urbanisme.

Bruit des installations classées (industrielles, artisanales, commerciales ou agricoles) :

Certaines activités bruyantes sont soumises, suivant le cas, à déclaration ou autorisation du préfet. La réglementation limite le bruit à la source et définit les niveaux de bruit tolérés à l'extérieur.

Bruit de voisinage :

Les bruits non cités précédemment relèvent de cette catégorie, notamment les bruits domestiques qui correspondent aux bruits de la vie quotidienne. Ils sont autorisés à condition de ne pas dépasser certains seuils de tolérance, et certaines périodes d'utilisation fixées par arrêtés municipaux ou arrêté préfectoral départemental.

La réglementation européenne sur le bruit de 2002

L'Union Européenne a mis en place la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Cette directive a pour objectif d'éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne liée à l'exposition au bruit. A cette fin les actions suivantes sont mises en œuvre :

- la détermination de l'exposition au bruit grâce à la réalisation de cartes de bruit stratégiques (CBS) afin d'identifier les secteurs concernés par les différents niveaux sonores.
- l'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets.
- la réalisation de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante. Il s'agit des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Cette directive concerne exclusivement les principales infrastructures de transports terrestres ainsi que les grands aéroports en fixant deux échéances selon les densités de trafic.

Première échéance: (2007 pour les CBS et 2008 pour les PPBE)

Établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour :

- Les routes supportant un trafic annuel supérieur à six millions de véhicules soit 16 400 véhicules/jour,
- Les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains soit 164 trains/jour.
- Les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Deuxième échéance: (2012 pour les CBS et 2013 pour les PPBE)

Les cartes de bruit doivent être révisées et l'analyse élargie pour :

- Les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules par jour (3 millions de véhicules/an)
- Les voies ferrées pour lesquelles les passages de trains sont supérieurs à 82 trains par jour (30 000 passages annuel).
- Les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les nouveaux PPBE correspondants devront également être réalisés pour 2013.

Toutes les infrastructures routières et ferroviaires dépassant ces différents seuils de trafic sont concernées; la directive européenne impose donc à l'État et aux collectivités portant la compétence routière d'établir les cartes de bruit stratégiques et plans de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement :

- Le préfet a en charge l'élaboration des CBS de l'ensemble des infrastructures et du PPBE concernant les infrastructures de l'État en coordination avec la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) pour les routes nationales non concédées, avec réseau ferré de France (RFF) et SNCF pour les voies ferrées et avec les sociétés d'autoroutes pour les routes nationales concédées
- Les autres gestionnaires routiers concernés devront établir leurs propre plan de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement.
- **Le présent document constitue le PPBE relatif à l'ensemble des infrastructures routières de l'État situées dans le département de l'Allier, concernées par la première échéance.**

1. Rapport de présentation et synthèse des résultats des cartes de bruit stratégique

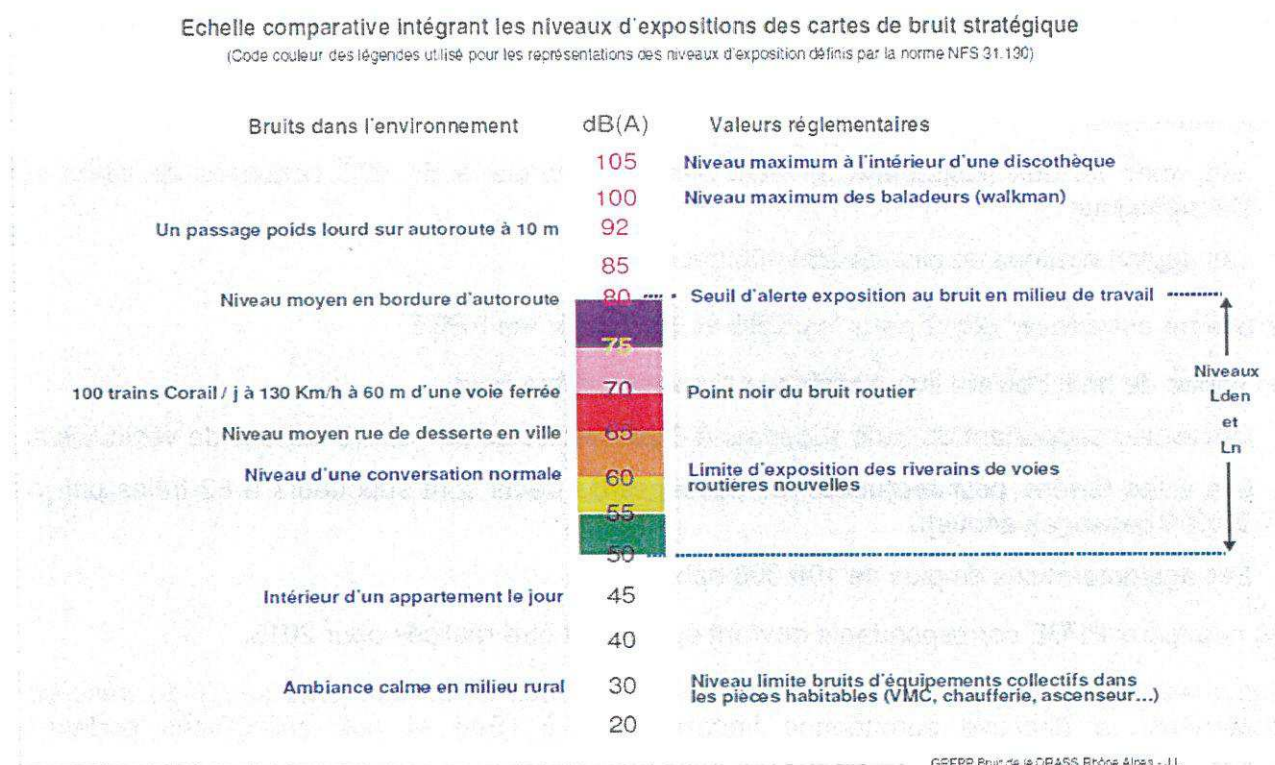
1.1. La représentation du bruit

Les cartes de bruit sont des documents de diagnostic qui visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transport. Les sources de bruit à caractère fluctuant, local ou événementiel ne sont pas représentées sur ce document.

Sur la carte sont représentés des indicateurs à l'aide de niveaux moyennés, qui ne peuvent remplacer une mesure sur site plus précise.

Les éléments de lecture des cartes ont été définis par l'arrêté national du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'échelle des couleurs:



Les indicateurs de bruit retenus :

Pour réaliser ces cartes, la Directive Européenne a fixé des indicateurs de bruit, il s'agit du Lden et Ln :

- Lden : (day evening night pour jour soir et nuit) est un indicateur statistique recomposé à partir de niveaux de bruit calculés sur 3 périodes de la journée (6h-18h pour le jour, 18h-22h pour la soirée et 22h-6h pour la nuit) auquel on applique une pondération majorant les périodes de la soirée et de la nuit. Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré.
- Ln : (n pour nuit) est l'indicateur du niveau sonore nocturne de 22 h à 6 h. Ces indicateurs sont

exprimés en décibels: dB(A).

Représentation :

La cartographie représente des courbes isophones tracées par tranche de 5dB(A) à partir de 50dB(A) pour le Ln et de 55dB(A) pour le Lden.

Réactualisation :

Ces cartes seront réactualisées tous les cinq ans.

Echelle :

Toutes les cartes sont à l'échelle : 1/25000 ème.

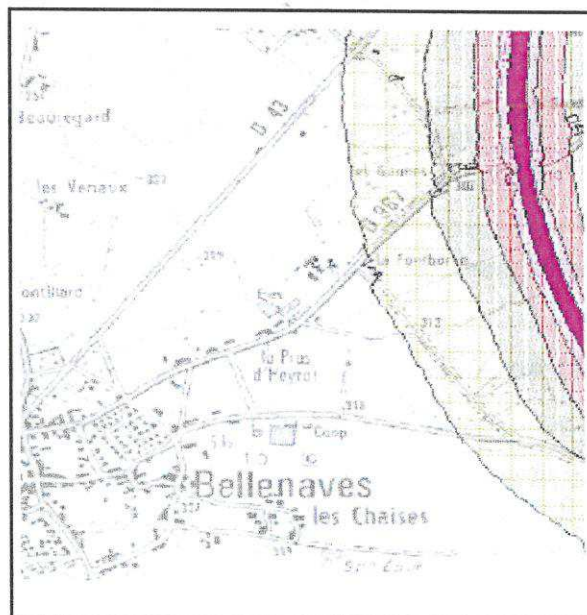
1.2. Les différents types de cartes de bruit

Les cartes de bruit permettent de visualiser le niveau moyen annuel d'exposition au bruit et d'identifier la contribution de chaque source : infrastructures routières, ferrées, aériennes.

Elles ont été établies sur les tronçons de routes écoulant plus de 16 400 véhicules/jour, et sur les axes ferroviaires écoulant plus de 164 trains/jour.

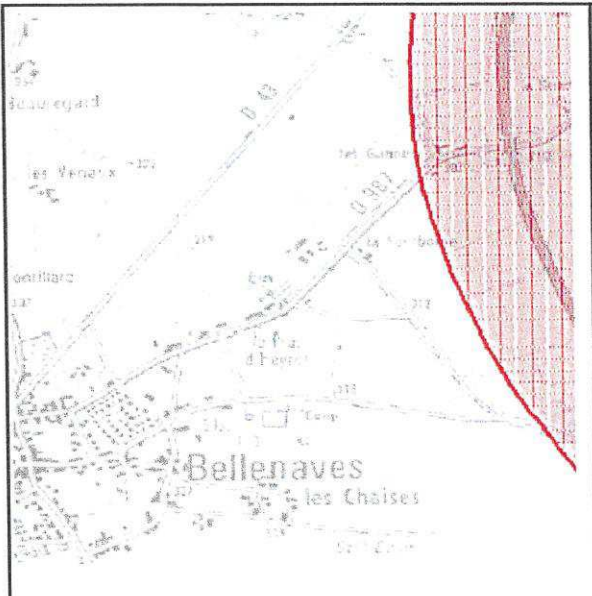
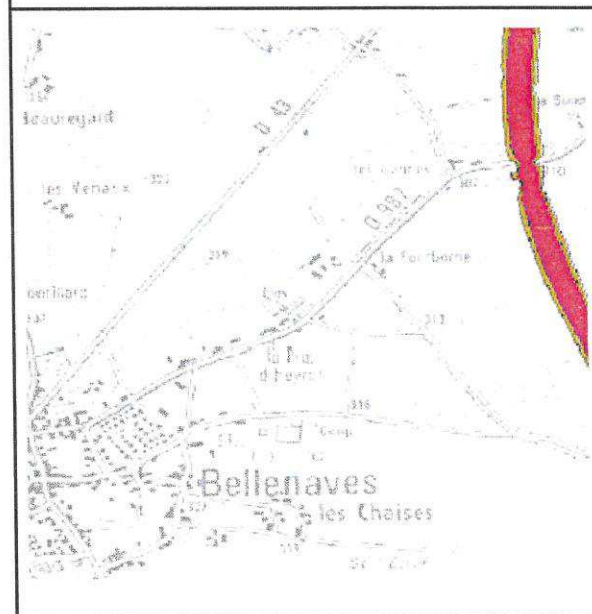
Les cartes de bruit sont une représentation des nuisances sonores. Il existe plusieurs types de carte : pour chaque source de bruit (routier, ferré, et aérien), des cartes de type A, B, C et D ont été réalisées.

Leur composition est normée par la directive européenne.



Les cartes de type A : Elles représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit.

Elles sont disponibles pour chaque source de bruit sur 24h et de nuit.

| | |
|---|--|
|  | <p>Les cartes de type B : Elles représentent les secteurs affectés par le bruit au sens du classement sonore des infrastructures de transports terrestres (routières et ferroviaires).</p> <p>Le classement sonore des infrastructures de transport est une classification par tronçons auxquels est affecté une catégorie sonore et la délimitation de secteurs affectés par le bruit.</p> <p>La largeur de ce secteur varie de 10 à 300 mètres et entraîne des prescriptions en matière d'urbanisme</p> |
|  | <p>Les cartes de type C : Elles représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées. La notion de "valeurs limites" a été introduite par la Directive Européenne. On considère qu'il s'agit du seuil à partir duquel un bruit va provoquer une "gêne" pour les habitants. Ce niveau n'est pas identique selon les sources de bruit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Routes : $L_{den} = 68 \text{ dB(A)}$ $L_n = 62 \text{ dB(A)}$ - Voies ferrées : $L_{den} = 73 \text{ dB(A)}$ $L_n = 65 \text{ dB(A)}$ |
| <p>Les cartes de type D : Elles représentent les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles vis à vis de projet routiers ou ferrés.</p> <p>Dans l'Allier aucune évolution d'infrastructure n'est suffisamment définie pour permettre la réalisation de ce type de carte.</p> | |

Les cartes de bruit réalisées pour les principaux axes de l'Allier sont consultables à l'adresse :

<http://www.allier.pref.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-a117.html>

1.3. Les Infrastructures concernées par la directive européenne – 1^{ère} échéance

1.3.1. Infrastructures routières de l'Etat concédées

| Axes | Début | Fin | Longueur | Gestionnaire |
|------|---------------------------------|------------------------------|----------|--------------|
| A71 | Échangeur Bizeneuille PR 294 | Limite Puy de Dôme PR 350 | 56 km | APRR |

1.3.2. Infrastructures ferroviaires

Aucune ligne RFF située sur le territoire du département de l'Allier n'est concernée par la première échéance de la directive européenne.

1.4. Résultats de la cartographie du bruit

1.4.1. Les situations d'exposition vis à vis du réseau routier concédé

La synthèse des résultats issue des cartes de bruit stratégiques concernant le réseau routier concédé du département de l'Allier est regroupée dans les 2 tableaux suivants :

| Autoroute | Personnes exposées* lorsque : $55 \leq L_{den} < 60$ (Lden en dB(A)) | Personnes exposées* lorsque : $60 \leq L_{den} < 65$ (Lden en dB(A)) | Personnes exposées* lorsque : $65 \leq L_{den} < 70$ (Lden en dB(A)) | Personnes concernées par le dépassement de la valeur limite de 68 dB(A) |
|-----------|---|---|---|--|
| A71 | 1 700 | 600 | 0 | 0 |

Aucun établissement de santé et d'enseignement n'est impacté.

* La méthode de calcul du nombre de personnes exposées au bruit pour la cartographie européenne a été basée sur un comptage du bâti quelle que soit sa destination, d'une estimation d'un nombre d'équivalent logement en fonction de la surface et de la hauteur du bâti et d'une hypothèse de taux d'occupation de ces logements de deux habitants amenant à une surestimation des personnes exposées. En effet plusieurs bâtiments situés en bordure d'autoroutes sont constitués d'habitations mitoyennes à des hangars ou des fermes : ces bâtiments ainsi constitués représentent une surface au sol très importante sans qu'elle soit pour autant habitée.

| Autoroute | Personnes exposées* lorsque : $50 \leq L_n < 55$ (Ln en dB(A)) | Personnes exposées* lorsque : $55 \leq L_n < 60$ (Ln en dB(A)) | Personnes exposées* lorsque : $60 \leq L_n < 75$ (Ln en dB(A)) | Personnes concernées par le dépassement de la valeur limite de 62 dB(A) |
|-----------|---|---|---|--|
| A71 | 1 100 | 100 | 0 | 0 |

Aucun établissement de santé et d'enseignement n'est impacté.

1.4.2. Le traitement des zones soumises au bruit de plusieurs sources:

Une attention particulière est donnée aux zones présentant une exposition sonore globale due à différentes infrastructures (arrêté du 4 avril 2006).

Les seuils de bruit limites analysés sont ceux ciblés par la directive européenne.

Les multi-expositions ont été recherchées dans les différents cas: autoroute/voie ferrée, voie ferrée/ route, autoroute/route.

Cette analyse n'a fait apparaître aucun bâtiment dans cette situation spécifique pour les tronçons actuellement étudiés.

2. La prise en compte des «zones de calme »

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 pour lesquels l'ambition de l'autorité compétente n'est pas la sauvegarde de zones calmes mais la réduction des nuisances pour les riverains jusqu'à des niveaux acceptables.

3. Objectif de réduction du bruit dans les zones dépassant les valeurs limites

3.1. Les objectifs affichés par la réglementation nationale

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 bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

La valeur limite est calculée ou mesurée à deux mètres en avant des façades (arrêté du 5 mai 1995 ; normes NF S 31-085 pour le bruit routier et NF S 31-088 pour le bruit ferroviaire)

Définition des PNB :

| 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 |

Les valeurs limites concernent uniquement les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement (école, collège, lycée, université,...), de santé (hôpital, clinique, dispensaire, établissement médicalisé,...), d'action sociale (crèche, halte garderie, foyer d'accueil, foyer de réinsertion sociale,...).

L'objectif est de réduire ce bruit de 5 dB(A) sous ces seuils, de préférence par une réduction du bruit à la source (traitement de l'infrastructure, construction d'écran, actions visant à atténuer le bruit).

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolation acoustique des façades l'objectif est de ramener l'intensité mesurée dans le logement par des travaux portant principalement sur les fenêtres.

Les locaux qui répondent **aux critères d'antériorité** des PNB 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, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article 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 cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

Les textes de transposition français laissent à chaque autorité compétente le soin de définir la politique vis-à-vis des secteurs exposés au bruit identifiés par la directive européenne.

3.2. Infrastructures autoroutières concédées

APRR applique la réglementation concernant tous les aménagements significatifs d'infrastructures ou projet neufs.

Ceci fait partie de la poursuite d'un engagement de rattrapage initié depuis les années 1990.

L'étude réalisée en octobre 2005 par le bureau d'études Acouplus, mandaté à l'époque par l'administration dans le cadre de l'observatoire sur le bruit dans l'Allier, ne fait toutefois ressortir aucun point noir du bruit (PNB) le long de l'itinéraire emprunté par l'autoroute concédée A71.

4. Mesures pour prévenir et réduire les effets du bruit

Compte tenu de l'antériorité de la politique de l'Etat en matière de réduction des nuisances sonores, le présent rapport reprend pour l'essentiel des actions réalisées et prévues dans le cadre de la réglementation nationale. 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.

4.1. Les mesures de prévention du bruit réalisées depuis 1999

4.1.1. Des mesures réglementaires

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres est formalisée dans la loi bruit du 31 décembre 1992 codifiée dans le Code de l'Environnement. Elle prévoit notamment des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et en particulier de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

4.1.1.1. 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 ainsi que la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes.

Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires dont l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes nationales non concédées et RFF pour les voies ferrées) sont tenus de limiter l'impact des infrastructures nouvelles ou modifiées de telle sorte qu'à l'intérieur des logements pré-existants les niveaux de confort sonore soient 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.

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments) :

| Usage et nature | *Laeq (6h-22h) | *Laeq (22h-6h) |
|--|----------------|----------------|
| Logements en ambiance sonore modérée | 60 dB(A) | 55 dB(A) |
| Autres logements | 65 dB(A) | 60 dB(A) |
| Établissements d'enseignement | 60 dB(A) | |
| Établissements de soins, de santé et d'action sociale. | 60 dB(A) | 55 dB(A) |
| Bureaux en ambiance sonore dégradée | 65 dB(A) | |

*La réglementation française fait appel à une échelle de valeur différente de la réglementation européenne.

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure ferroviaire nouvelle (pour les voies ferrées classiques = aux valeurs prises pour les infrastructures routières avec une majoration de 3 dB(A)), soit :

| Usage et nature | Laeq (6h-22h) train | Laeq (22h-6h) train |
|--|---------------------|---------------------|
| Logements en ambiance sonore modérée | 63 dB(A) | 58 dB(A) |
| Autres logements | 68 dB(A) | 63 dB(A) |
| Établissements d'enseignement | 63 dB(A) | |
| Établissements de soins, de santé et d'action sociale. | 63 dB(A) | 58 dB(A) |
| Bureaux en ambiance sonore dégradée | 68 dB(A) | |

4.1.1.2. 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 dans le voisinage d'infrastructures de transports terrestres génératrices de nuisances.

Tous les projets de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme situés à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral seront protégés du bruit par la mise en place d'isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

C'est l'enjeu du classement sonore des voies en application des articles R571-32 à R571-43 du code de l'environnement.

Dans le département de l'Allier, le préfet a procédé le 08 octobre 1999 au classement sonore des infrastructures de l'Etat, une actualisation de ce classement est actuellement en cours.

Ce classement correspond aux arrêtés suivants :

- Arrêté 7013-99 concernant les routes nationales et les autoroutes
- Arrêté 7015-99 concernant les projets d'infrastructures terrestres à horizon 20 ans
- Arrêté 7016-99 concernant les infrastructures ferrées interurbaines

Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véh/j, toutes les voies ferrées interurbaines écoulant plus de 50 trains/j et toutes les voies ferrées urbaines écoulant plus de 100 trains/j, c'est à dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Le classement sonore des voies routières fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen.

Il est consultable sur le site Internet de la préfecture de l'Allier à l'adresse suivante :

<http://www.allier.pref.gouv.fr/les-nuisances-sonores-a156.html>

et conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, les communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local

d'Urbanisme doivent tenir compte des voies classées par arrêté préfectoral et des secteurs affectés par le bruit associé.

L'autorité compétente en matière d'urbanisme a en effet l'obligation de reporter ces informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

La mise en œuvre de ce texte consiste à respecter l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat.

4.2. Les mesures de réduction réalisées depuis 1999

Parallèlement aux mesures préventives, des mesures curatives ont été réalisées lors de la dernière décennie.

L'État a engagé en 2001 le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national. Ce travail a permis de constituer l'inventaire des Points Noirs du Bruit.

– Réseau autoroutier concédé:

APRR a mené depuis les années 1990 un travail de résorption des points noirs du bruit en application de ses différents contrats d'entreprise. Sur le département de l'Allier un peu plus de 1300 mètres linéaire de protection à la source (merlons ou écrans) ont été recensés :

| Autoroute | Type de protection | L (m) | H (m) | Année | Coût estimés (€ HT) | Commune | Département |
|-----------|--------------------|-------|-------|---------|---------------------|-----------------|-------------|
| A71 | Merlon | 350 | 2,5 | Constr. | 175 000 | Vallon en Sully | 03 |
| A71 | Merlon | 90 | 2,5 | 2000 | 75 000 | Doyet | 03 |
| A71 | Ecran | 95 | 3,5 | 1997 | 142 500 | Montmarault | 03 |
| A71 | Merlon | 400 | 2,5 | Constr. | 200 000 | Chezelle | 03 |
| A71 | Merlon | 450 | 2,5 | Constr. | 225 000 | Chezelle | 03 |

En 2008, une cartographie détaillée des nuisances sonores intégrant les indicateurs Lden et Ln a été réalisée et permet une identification fine des PNB sur l'ensemble du réseau en exploitation.

4.3. Les mesures prévues pour les cinq années à venir

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 de l'Allier et la Direction Régionale Auvergne de Réseau Ferré de France s'engagent à réexaminer au minimum tous les 5 ans, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et de proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement.
- Amélioration du volet « bruit » dans les porter à connaissance (PAC) de l'Etat au titre des documents d'urbanisme :
- La loi définit le rôle de l'État et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (PLU SCOT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux (à savoir équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes) dans le respect du développement durable, tels que définis à l'article L.121.1. du Code l'Urbanisme.

Deux outils assurent l'implication de L'État : le « porter à connaissance » (PAC) et l'association des services de l'État à la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme.

Le porter à connaissance fait la synthèse des dispositions particulières applicables au territoire telles les directives territoriales d'aménagement, les dispositions relatives aux zones de montagne et au littoral (...), les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général...

Il transmet également les études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement. Dans ce cadre, la DDT mentionnera la réglementation relative à la lutte contre le bruit notamment dans la déclinaison des diagnostics (classement sonore, observatoire, directive, études acoustiques) sur le territoire des communes, ainsi que dans les recommandations et conseils aux collectivités.

La réalisation des CBS et des PPBE est prévue en deux temps en fonction du trafic. **Dans ce cadre, l'État s'engage à mettre en œuvre la deuxième phase à échéance à compter du :**

30 juin 2012 pour les cartes de bruit des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est compris entre 3 et 6 millions de véhicules (respectivement 8200 et 16400 véhicules par jour), pour les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est compris entre 30 000 et 60 000 passages de trains, pour les agglomérations comprenant entre 100 000 et 250 000 habitants.

Les PPBE devront être réalisés un an après les cartes de bruit qui leur sont associées, soit d'ici le 18 juillet 2013 pour les infrastructures de transport terrestres dont le trafic dépasse 8200 véhicules par jour .

Les PPBE des grandes infrastructures de transports terrestres sont élaborés par les gestionnaires de ces infrastructures.

Par la suite, les CBS seront réexaminées, et le cas échéant révisées, au moins tous les cinq ans.

Les PPBE seront réexaminés, et le cas échéant révisés, en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés et en tout état de cause au moins tous les cinq ans.

– Réseau autoroutier concédé – actions programmées:

La société APRR s'engage, dans le cadre de sa politique de lutte contre le bruit, à résorber tous les PNB recensés le long de son réseau dans le cadre de ce PPBE.

La cartographie du bruit ne fait ressortir aucun PNB sur l'ensemble du linéaire de l'A71 exploité par APRR dans le département de l'Allier.

Le choix des mesures de réduction fait l'objet d'une politique homogène affichée au niveau du réseau APRR complet. Ces choix mettent en avant l'intérêt des protections à la source mais maintiennent un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et économiquement justifié (voir tableau au point 6.1).

Dans le cas où de nouvelles études viendraient à démontrer l'existence de points noirs bruit (PNB), la vérification de l'antériorité des constructions serait menée dans un premier temps.

APRR réalisera également avant l'échéance de juin 2012 une mise à jour complète des cartes de bruit.

Une modélisation systématique des niveaux sonores en façades des habitations proches de l'autoroute sera également à nouveau réalisée à cette occasion.

5. Le financement des mesures programmées ou envisagées

L'engagement n°153 du Grenelle a fixé pour objectif « la révision de l'inventaire des points noirs de bruit pour fin 2007, et la résorption en 5 à 7 ans des points les plus dangereux pour la santé. ».

Un fonds financier de 120 millions d'euros au niveau national pour la période 2009-2011 a été confié à l'ADEME pour accompagner les gestionnaires d'infrastructures terrestres (route et voie ferrée) dans leur politique de résorption des points noirs du bruit.

L'ADEME propose également un cahier des charges d'audit mixte acoustique et thermique pour les travaux réalisés sur les bâtiments comme le préconise le rapport du comité opérationnel «bruit» (COMOP n°18 du Grenelle), intitulé « Pour une approche globale ».

Pour l'État, les opérations de résorption de PNB sont conformes aux circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004.

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.

5.1. Pour les infrastructures autoroutières

Réseau autoroutier concédé :

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestre, pour les réseaux autoroutiers concédés, les opérations sont financées par les Sociétés Concessionnaires d'autoroutes, le cas échéant dans le cadre des modalités définies dans les contrats d'entreprise. La maîtrise d'ouvrage des opérations est également assurée par la Société concessionnaire d'autoroute.

Aucun financement n'est prévu dans le cadre de cette première phase de PPBE pour le réseau APRR en exploitation dans le département de l'Allier.

6. Justification du choix des mesures programmées ou envisagées

6.1. Pour les sources routières

Les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussées offrent des gains généralement trop partiels pour aboutir individuellement au traitement de Points Noirs du Bruit. Le choix se limite donc souvent soit à une solution de protection à la source par écran (ou modelé), soit à une solution de reprise de l'isolation acoustique des façades. D'un point de vue santé publique et sous réserve d'une mise en œuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis à vis du critère « qualité du sommeil » souvent mis en avant dans les enquêtes de gêne.

Le critère technique peut aussi parfois guider le choix ; ainsi une protection à la source s'avère souvent peu (voire pas du tout) efficace en présence d'immeubles hauts ou lorsque les constructions présentent des vues dominantes sur l'infrastructure.

Le critère financier constitue toutefois le plus souvent le critère déterminant.

Le ratio utilisé est variable selon le gestionnaire, puisque les coûts des protections sont eux-mêmes très variables (contraintes et coût des pertes d'exploitation plus importantes en matière de ferroviaire).

Les règles de choix utilisées sont les suivantes :

Réseau autoroutier concédé :

Les critères économiques suivants ont été appliqués pour bâtir la réponse apportée aux PPBE :

| Critère économique | Réponse apportée |
|---|---|
| Ecart entre solution à la source et isolation de façades inférieur à 30 000 €HT | Traitement à la source préconisé. |
| Ecart entre solution à la source et isolation de façades compris entre 30000 €HT et 60000 €HT | <ul style="list-style-type: none">- Une étude comparant diverses solutions est réalisée.- Le traitement par isolation de façades est retenu en solution de base.- Des solutions de traitement mixtes peuvent être étudiées de même que des solutions de financement en partenariat. |
| Ecart supérieur à 60 000 € HT | Traitement par isolation de façades. |

7. Impact sur les populations des mesures programmées ou envisagées

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée de leur impact.

Dans le cadre des bilans, ces actions pourront par contre être évaluées a posteriori grâce à l'observatoire du bruit.

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

Les indicateurs retenus se basent sur :

- *le nombre de logements qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites,*
- *le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites.*

Nombre de bâtiments qui auraient été concernés en l'absence des mesures de réduction à la source

| Mesures programmée ou envisagée | Nombre de bâtiments redescendant en dessous des valeurs limites | Nombre d'établissements redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln |
|------------------------------------|---|--|
| Protection à la source ou en mixte | Néant | Néant |
| Isolation de façades | Néant | Néant |

8. Modalités de la consultation du public

Le présent document, Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, a été mis à la consultation du public pendant une durée de 2 mois, conformément à la Directive Européenne 2002/49/CE.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières et ferroviaires de l'Etat dans le département de l'Allier a été porté à la consultation du public du 5 décembre 2011 au 5 février 2012.

Le projet a été consultable:

- En préfecture et sous-préfectures de Montluçon et Vichy,
- Au siège de la D.D.T. de l'Allier, dans les mairies concernées et sur le site internet de la Préfecture.

Le public a pu s'exprimer par courrier ou sur le registre papier disponible aux adresses ci-dessus, ou sur le site Internet de la préfecture de l'Allier «boîte aux lettres» électronique consultation-ppbe@allier.gouv.fr.

Pendant la durée de la consultation, le service Aménagement et Urbanisme Durable des Territoires/Bureau Prévention des Risques-SAUDT/PR (tel: 04.70.48.79.12) de la Direction Départementale des Territoires -DDT- s'est tenu à la disposition des usagers pour donner toutes explications sur le présent PPBE.

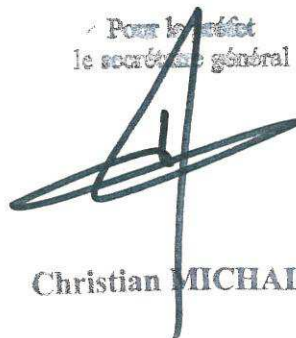
A l'issue de la consultation, la DDT a établi une synthèse des observations du public sur le PPBE des infrastructures routières et ferroviaires de l'Etat dans le département de l'Allier.

En annexe du présent document, figurent les observations émises par les riverains de l'A71 lors de la phase de consultation du public ainsi que l'analyse formulée par le gestionnaire de cette infrastructure.

Moulins le 31 MAI 2012

Le Préfet

Pour le préfet
le secrétaire général



Christian MICHALAK

9. Glossaire

| Sigle | Signification |
|----------------------------|---|
| ADEME | Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie |
| APRR | Autoroutes Paris Rhin Rhône |
| Bâtiment Sensible au Bruit | Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale. |
| dB | Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique). |
| dB (A) | Décibel pondéré par le filtre A |
| DDT | Direction départementale des territoires |
| DIR CE | Direction interdépartementale des routes Centre-Est |
| DIR CO | Direction interdépartementale des routes Centre-Ouest |
| DREAL | Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement |
| Hertz (Hz) | Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son. |
| ICPE | Installation classée pour la protection de l'environnement |
| Isolation Des Façades | Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment. |
| L _{aeq} | Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T a la même pression acoustique moyenne qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles. |
| L _{den} | Indicateur européen. Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit). |
| L _n | Indicateur européen Niveau acoustique moyen de nuit |
| Merlon | Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée |
| Point noir du bruit | Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (L _{aeq} (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (L _{aeq} (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité. |

| Sigle | Signification |
|--------------------------------|--|
| Point Noir Du Bruit Diurne | Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite diurne est dépassée. |
| Point Noir Du Bruit Nocturne | Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée. |
| RFF | Réseau ferré de France. Organisme qui gère l'ensemble des infrastructures ferrées nationales. |
| TMJA | Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier |
| Zone de bruit critique | Zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres. |
| ZUS (Zones urbaines sensibles) | Zones urbaines sensibles ; Ce sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires. |