



PRÉFET DE L'OISE



DDT de l'Oise

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

Infrastructures de transport terrestre nationales dans l'Oise

Ont participé au comité de suivi du présent PPBE de l'Etat :

DDT Oise	Thierry LATAPIE BAYROO - Anne-Charlotte BREL Maria BADSI - Claudine PAGENT
CETE Nord Picardie	Louise MAZOUZ
DREAL Picardie	Luc DAUCHEZ - Christine BRUNEL
DIR Nord	Régis AUFFRET
DIR Nord Ouest	Franck CARRE
RFF	Sébastien MOSSON
SANEF	Xavier HARDY
PREFECTURE	Marc KRASKOWSKI
ADEME	Yannick PAILLET
ARS	Cécile MORCIANO

en lien avec la Direction des Routes et des
Déplacements du **Conseil Général de l'Oise**

Anne HERBAUT

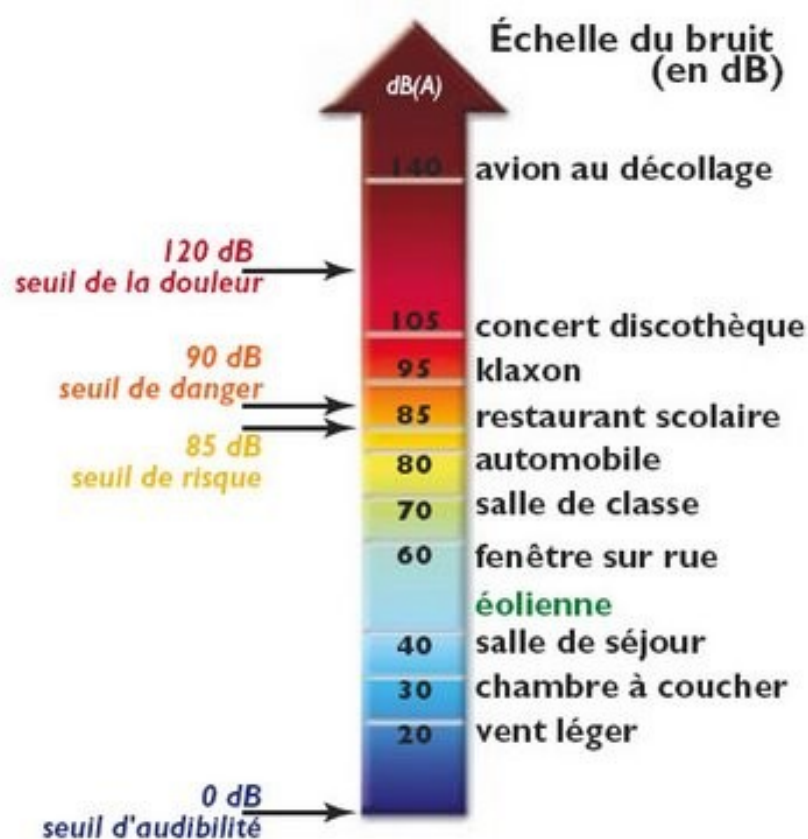
SOMMAIRE

I	Le bruit et la santé.....	4
II	Le contexte réglementaire.....	7
II-1	Les cartes de bruit stratégiques.....	8
II-2	Les infrastructures de transports terrestres dans l'Oise.....	12
II-3	La démarche mise en oeuvre pour le PPBE de l'Etat.....	13
II-4	Les principaux résultats du diagnostic.....	15
II-4.1	Réseau routier non concédé.....	16
II-4.2	Réseau routier concédé.....	16
II-4.3	Réseau ferroviaire.....	17
III	Les objectifs en matière de réduction du bruit.....	23
IV	Les zones calmes.....	26
V	La description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....	27
V-1	Les mesures de prévention.....	27
V-1.1	Protection des riverains en bordures de projet de voies nouvelles.....	27
V-1.2	Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes Classement sonore des voies.....	28
V-1.3	Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs.....	29
V-2	Les mesures de réduction réalisées.....	30
V-2.1	Réseau routier non concédé.....	30
V-2.2	Réseau routier concédé.....	34
V-2.3	Réseau ferroviaire.....	35
V-3	Les mesures de prévention ou de réduction programmées.....	36
V-3.1	Réseau routier non concédé.....	36
V-3.2	Réseau routier concédé.....	37
V-3.3	Réseau ferroviaire.....	38
VI	Le financement des mesures programmées ou envisagées.....	39
VI-1	Réseau routier non concédé.....	39
VI-2	Réseau routier concédé.....	40
VI-3	Réseau ferroviaire.....	40
VII	La justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	41
VIII	L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....	42
VIII-1	Réseau routier non concédé.....	42
VIII-2	Réseau routier concédé.....	42
VIII-3	Réseau ferroviaire.....	42
IX	Le résumé non technique.....	43
X	La note concernant la consultation du public.....	45

I – LE BRUIT ET LA SANTE

Un français sur quatre est gêné par le bruit des transports terrestres (plus de 7 millions à leur domicile) avec d'importantes disparités sociales et géographiques. 200 000 logements sont situés dans les points noirs du bruit du réseau routier national et du réseau ferré.

Le bruit est différencié du son généralement par une sensation désagréable à l'oreille car la fréquence de vibration du bruit est irrégulière et ne permet donc pas de lui donner une hauteur précise contrairement au son. Le bruit est physiquement caractérisé par son intensité, la présence d'harmoniques non périodiques, de fortes modulations et l'existence de discordances ; c'est pourquoi on le trouve désagréable.



Le dB(A) est un décibel pondéré **A** qui constitue une unité du niveau de pression acoustique (prenant en compte les variations de sensibilité de l'oreille humaine en fonction de la fréquence). En d'autres termes, un son de même intensité réelle aura une valeur en dB(A) différente selon qu'il sera plus ou moins aigu, les sons très graves ou très aigus correspondant aux valeurs les plus faibles.

Le niveau zéro en dB(A) constitue le seuil d'audibilité de l'humain. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

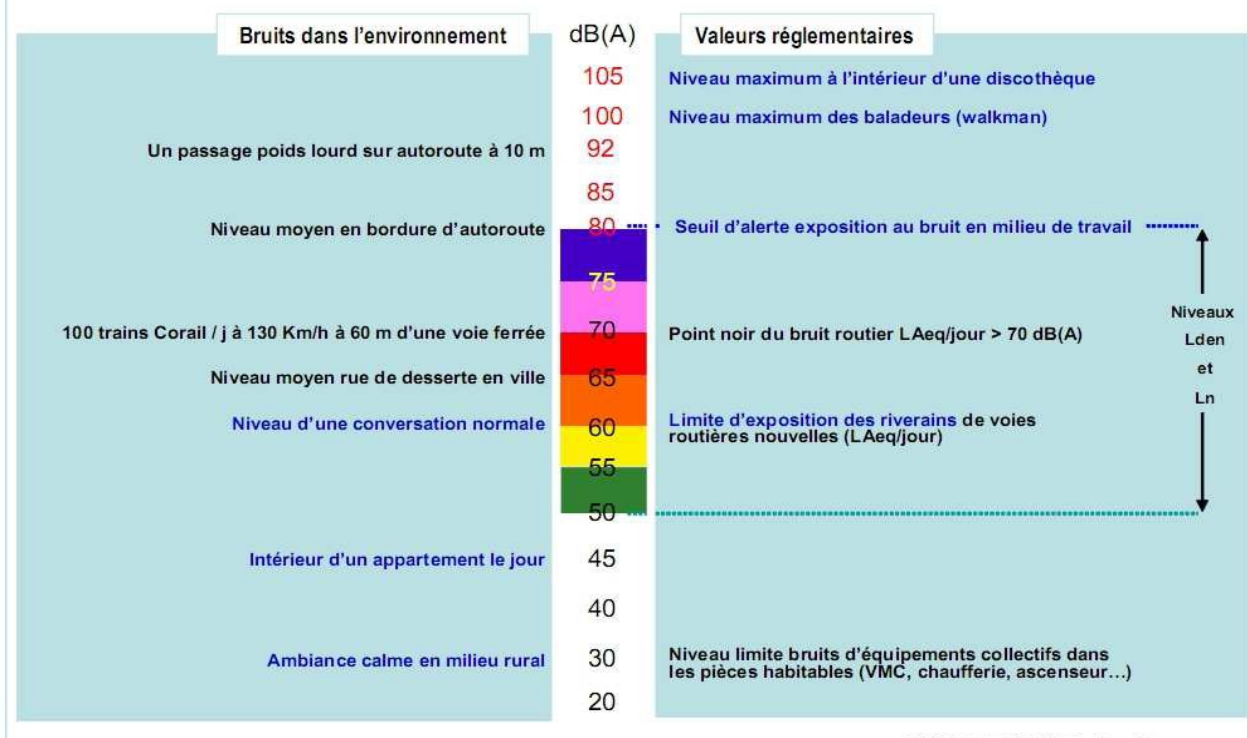
Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement ...

Multiplier l'énergie sonore (les sources du bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3dB	très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB
4	6 dB	nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100 000	50dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra le passage de 10 voitures simultanément pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort. L'augmentation est alors de 10 dB environ.

Echelle comparative intégrant les niveaux d'expositions des cartes de bruit stratégique

(Code couleur des légendes utilisé pour les représentations des niveaux d'exposition définis par la norme NFS 31.130)



Les routes

Le bruit de la route est un bruit permanent. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/heure.

Les voies ferrées

Le bruit ferroviaire présente des caractéristiques spécifiques sensiblement différentes de celles de la circulation routière car il est de nature intermittente et comporte davantage de fréquences aigües. Il apparaît donc gênant à cause de sa soudaineté et des niveaux qui peuvent être très élevés au moment du passage des trains. Pourtant, il est généralement perçu comme moins gênant que le bruit routier du fait de sa régularité tant au niveau de l'intensité que des horaires.

Le bruit excessif dans l'environnement est néfaste au bien-être et à la santé de l'humain. Qu'il s'agisse du bruit généré par les aéroports, les routes, les voies ferrées ou par les activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir, il est considéré par la population comme une atteinte à la qualité de la vie.

Selon l'INRS, le bruit peut affecter les personnes de plusieurs manières :

- effets traumatiques : le bruit entraîne une fatigue auditive qui se manifeste par des bourdonnements ou des sifflements (acouphènes) et au-dessus d'une exposition de 8 heures à 80 dB, une perte d'audition ;
- effets non traumatiques : au-delà des effets sur l'audition, le bruit a également des effets sur le plan psychologique. Il augmente le stress qui entraîne des troubles digestifs et des troubles du sommeil, les risques cardio-vasculaires et fait baisser la concentration. Le bruit est aussi source d'anxiété, de dépression, d'irritabilité, voire d'agressivité.

Ces troubles (psychologiques, cognitifs et biologiques) surviennent au fur et à mesure de l'exposition à une intensité croissante et permanente. Le danger apparaît à partir de 50 dB(A).

II – LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 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.

Le droit français initié par la loi n° 92-1444 du 31.12.92 de lutte contre le bruit s'est donc enrichi de cette approche basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en oeuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

La transposition en France de la directive européenne sus-mentionnée sont les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement. Ceux-ci définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. Ces instruments sont arrêtés par le préfet pour ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national (cf. circulaire du 7 juin 2007 et instruction du 23 juillet 2008 relatives à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement).

Le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 définit les agglomérations et les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modalités de réalisation des cartes de bruits stratégiques ainsi que les PPBE correspondants. Les cartes ont pour objectif d'apprécier l'impact du bruit dû aux transports ou aux industries et de prélocaliser les secteurs dépassant les seuils réglementaires. Le PPBE s'appuie sur cette cartographie pour définir les actions de résorption et de prévention des nuisances sonores.

Au titre de la directive européenne, les sources de bruit concernées sont :

- les agglomérations dont la population est supérieure à 100 000 habitants ;
- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 3 avril 2006.

La mise en oeuvre de la directive se déroule en **deux phases** pour une application progressive.

- ✓ **Première phase** - établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants pour :
 - les agglomérations de plus de 250 000 habitants ;
 - les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 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 aéroports.

Le présent PPBE des grandes infrastructures de l'État constitue la fin du processus engagé dans le cadre de cette première phase dont les échéances réglementaires initiales (30 juin 2007 pour la présentation des cartes de bruit et 18 juillet 2008 pour la publication du PPBE) ont été finalement reportées au 30 mars 2012 (cf. Instruction du 28 novembre 2011 relative à l'application de la directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement).

- ✓ **Deuxième phase** - établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE (échéances réglementaires respectives : juin 2012 et juillet 2013) pour :
 - les agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
 - les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour ;
 - les voies ferrées supportant un trafic supérieur à 82 trains/jour ;
 - les aéroports.

II.1 – LES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES

Il existe deux types de cartes de bruit stratégiques (CBS) :

1. CBS des grandes infrastructures de transport terrestre qui couvrent l'ensemble du territoire sur lequel la contribution sonore dépasse les niveaux sonores étudiés y compris les zones situées sur le territoire d'une grande agglomération. Dans ces zones, les résultats fournis par les deux types de cartes peuvent s'avérer différents puisque la carte de l'agglomération peut prendre en compte des sources supplémentaires ;
2. CBS des grandes agglomérations qui sont établies séparément pour chaque type de source (trafics routier, ferroviaire, aérien et industries et, le cas échéant, d'autres sources de bruit). En pratique, les seules sources sonores autres que celles des transports visées par les textes d'application sont « les activités industrielles exercées dans les installations classées pour la protection de l'environnement, soumises à autorisation en application de l'article L.512-1 du code de l'environnement ». Pour chaque mode de transport, elles évaluent le bruit causé par l'ensemble des infrastructures du mode considéré, quel que soit leur trafic, aussi faible soit-il.







La législation propose une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE.

	Cartographie		PPBE
	Grandes agglomérations	Grandes infrastructures	
Agglomérations	EPCI/communes	Préfet	EPCI/communes
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet	Préfet
Routes nationales	Préfet	Préfet	Préfet
Routes départementales	Préfet	Préfet	Conseil Général
Voies communales	Préfet	Préfet	EPCI/communes
Voies ferrées	Préfet	Préfet	Préfet
Aérodromes	Préfet	Préfet	Préfet

Le département de l'Oise est concerné uniquement par les nuisances des transports terrestres (ferré et routier). Il n'héberge aucune agglomération dont la population est supérieure à 100 000 habitants (cf. article 2 du décret du 24 mars 2006) et l'aéroport de Beauvais-Tillé ne figure pas sur la liste de l'arrêté du 3 avril 2006.

Les cartes de bruit sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques.

Les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles sont représentées par des courbes isophones tracées par tranche de 5dB(A) à partir de 50dB(A) pour la période nocturne et de 55dB(A) pour la période de 24 heures dont les couleurs suivantes sont conformes à la norme NF 31 130.

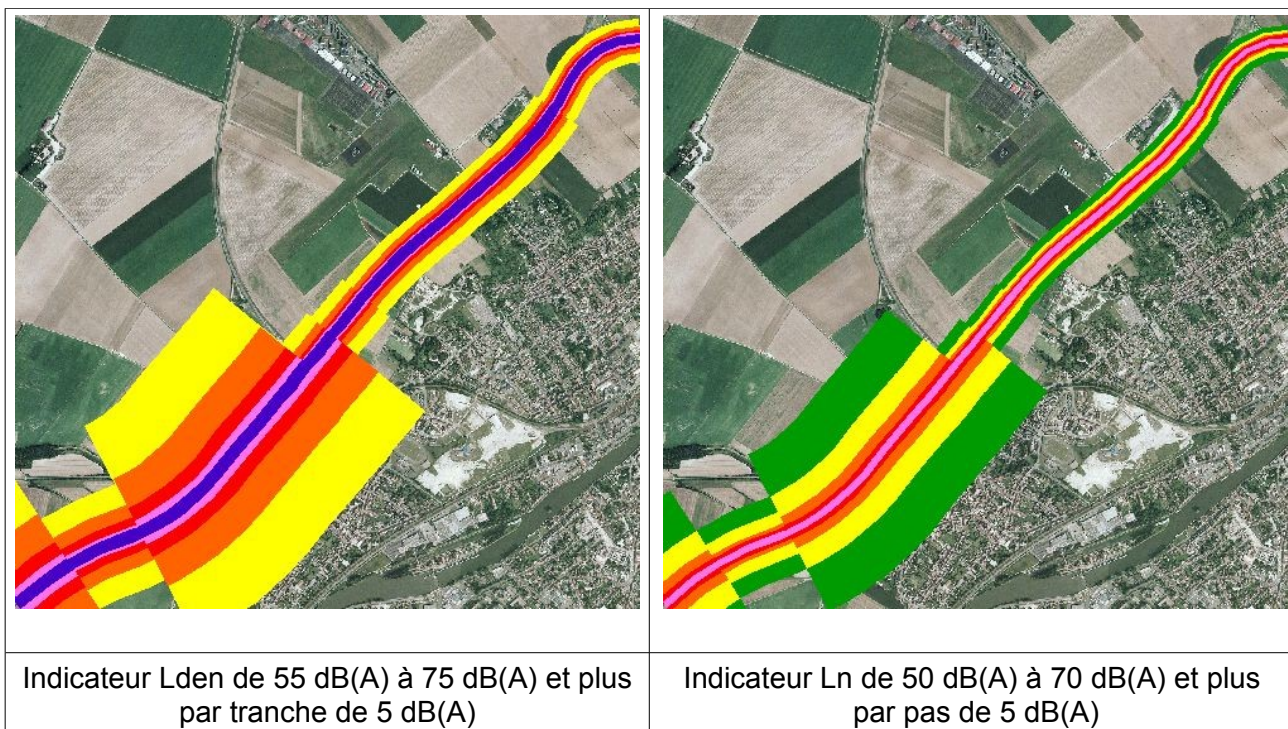
Niveaux sonores	Couleurs
50 à 55 dB(A)	
55 à 60 dB(A)	
60 à 65 dB(A)	
65 à 70 dB(A)	
70 à 75 dB(A)	
75 à 80 dB(A)	

Les indicateurs de bruit imposés par la Directive Européenne diffèrent légèrement de la réglementation nationale dont les seuils sont définis sur deux périodes (jour et nuit). Ces niveaux européens sont évalués en champ libre, à 2 mètres en avant de la façade, « sans tenir compte de la dernière réflexion du son sur la façade du bâtiment concerné », ce qui correspond à une correction de -3dB(A) par rapport au niveau sonore réel.

- **Lden** : Indicateur de niveau sonore signifiant Level Day-Evening-Night (niveau de jour, soir et nuit). Il correspond à un niveau équivalent sur 24h dans lesquels les niveaux sonores de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A) afin de traduire une gêne plus importante durant ces périodes ;
- **Ln** : Indicateur de niveau sonore pour la période nocturne (22h-6h).

L'objectif des cartes de bruit est d'identifier l'exposition au bruit des territoires à travers sept documents graphiques. Six sont issus des évaluations sonores et le septième (carte de « type b ») reprend des informations préexistantes.

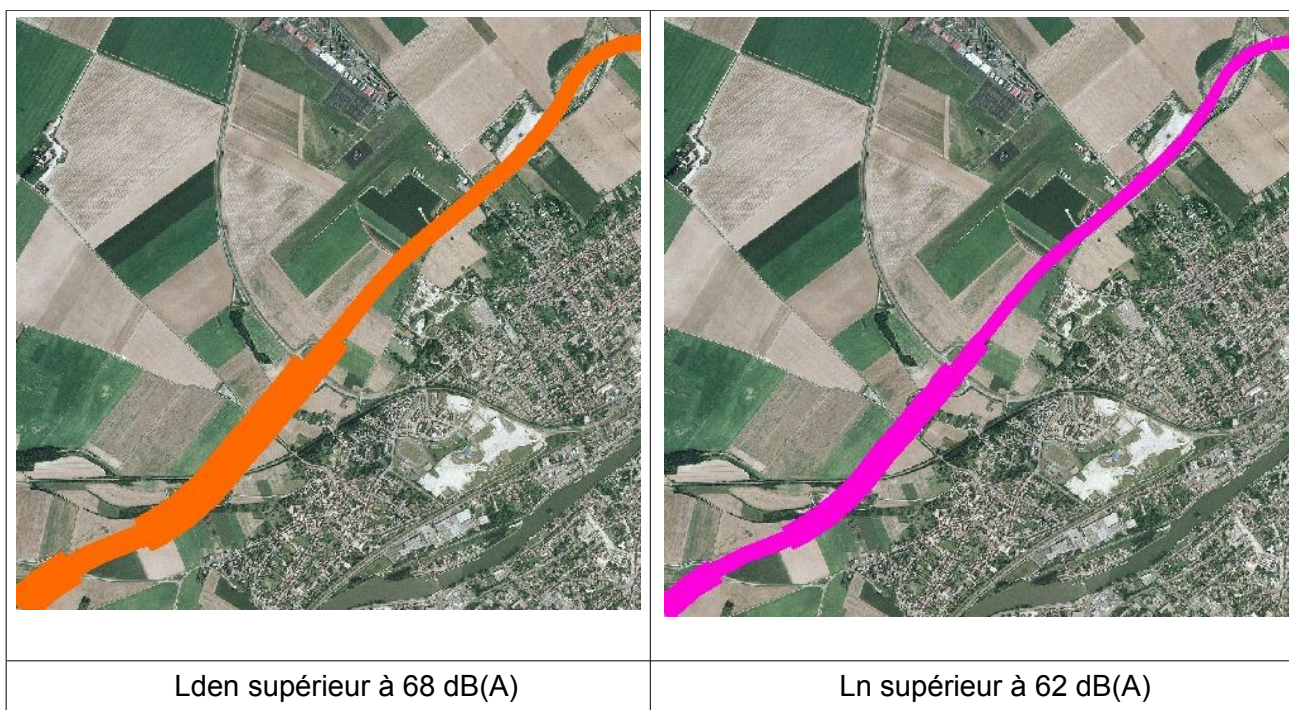
- **2 cartes de « type a »** : représentation graphique des zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit :



- **1 carte de « type b »** : représentation graphique des secteurs affectés par le bruit découlant des arrêtés préfectoraux de classement sonore du 28 décembre 1999 :



- **2 cartes de « type c »** : zones de dépassement des seuils :



– **2 cartes de « type d »** : représentation graphique de l'évolution sonore pour les indicateurs Lden et Ln.

Ces cartes sont sans objet dans le département de l'Oise. En effet, il n'y a ni projet ou modification connus susceptibles d'affecter significativement le paysage sonore.

La synthèse de la cartographie des grandes infrastructures est présentée ci-dessous.

	Infrastructure	Population exposée	Nombre de logements	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
L _{den} > Seuil	RN2	743	323	0	0
	RN1031	0	0	0	0
	RN31	657	285	0	6
L _n > seuil	RN2	0	0	0	0
	RN1031	0	0	0	0
	RN31	22 518	9 790	0	4

Infrastructures routières

	Infrastructure	type	Population exposée	Nombre de logements	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
L _{den} > seuil	226 000	LGV	0	0	0	0
	272 000	FC	2 064	897	0	0
L _n > seuil	226 000	LGV	0	0	0	0
	272 000	FC	4 393	1910	0	0

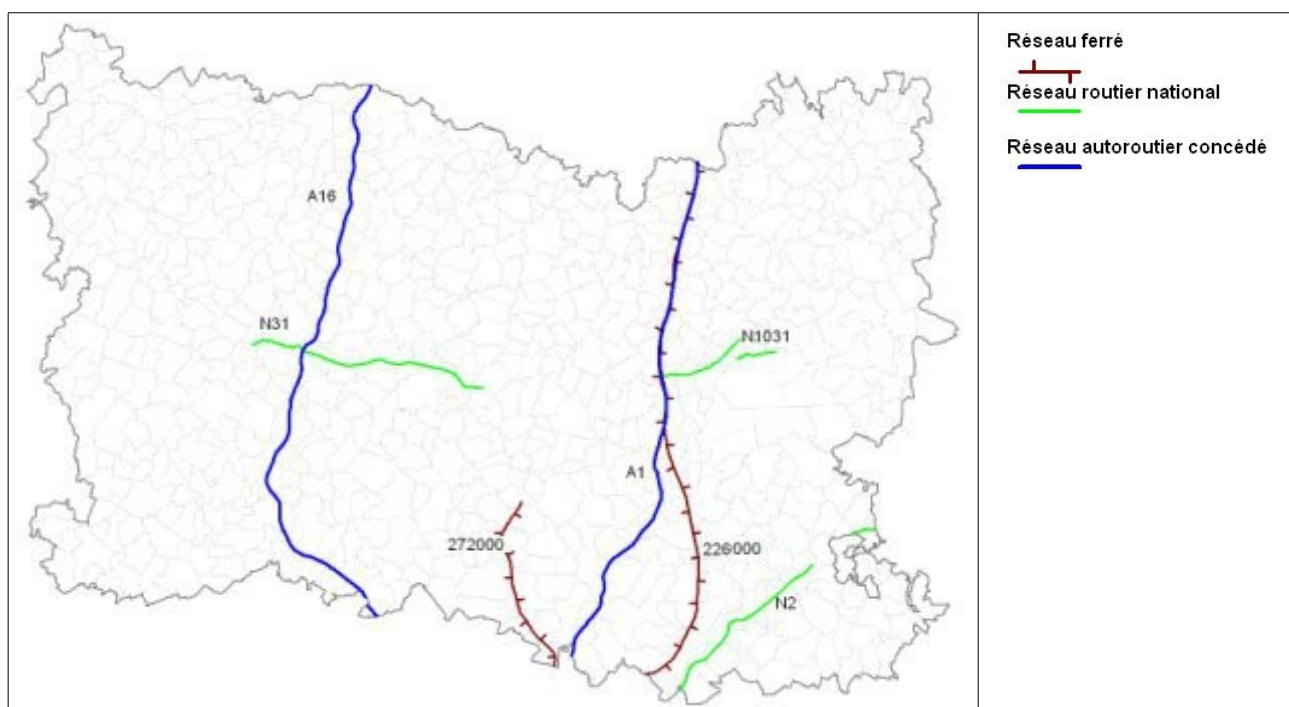
Infrastructures ferroviaires

II.2 – LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DANS L'OISE

Dans le département de l'Oise, l'approbation par arrêté préfectoral des cartes de bruit des infrastructures de transports terrestres a été exécutée aux dates suivantes :

- réseau ferroviaire et routier national : 12 décembre 2011 ;
- réseau routier départemental : 15 mars 2012.

Ces cartes sont disponibles sur le site Internet de la DDT dont le lien est le suivant :
http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=cartelie_bruit&service=DDT_60



– Infrastructures routières concédées

Axe	Point de départ	Point d'arrivée	Longueur	Gestionnaire
A1	Plailly	Roye sur Matz	57,9 km	SANEF
A16	Chambly	Bonneuil les Eaux	60,9 km	SANEF

– Infrastructures routières non concédées

Axe	Point de départ	Point d'arrivée	Longueur	Gestionnaire
RN2	Nanteuil le Haudouin	Vauciennes	24,49 km	DIR Nord
RN31	Saint Germer de Fly	Jaulzy	39,15 km	DIR Nord DIR Nord-Ouest*
RN1031	Venette	Clairoix	4,55 km	DIR Nord

* = à l'ouest de Beauvais

– Infrastructures ferroviaires

Ligne	Point de départ	Point d'arrivée	Longueur	Gestionnaire
LGV 226 000	Ver sur Launette	Conchy les Pots	135,0 km	RFF
272 000	La Chapelle en Serval	Creil	21,5 km	RFF

II.3 – LA DEMARCHE MISE EN OEUVRE POUR LE PPBE DE L'ETAT

Le projet de PPBE relevant de la compétence de l'Etat est élaboré sous l'autorité du préfet de l'Oise par la direction départementale des territoires. Il est le fruit d'une collaboration entre la société concessionnaire d'autoroutes (SANEF), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (service Déplacements Infrastructures Transport), les directions interdépartementales des routes Nord et Nord-Ouest (gestionnaires des routes nationales non concédées) et la direction régionale de Réseau Ferré de France (gestionnaire des voies ferrées). Il a vocation à traiter les points noirs du bruit (PNB) identifiés à partir des cartes de « type c » relatives au dépassement des valeurs limites du bruit.

Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire si nécessaire, les niveaux de bruit ainsi qu'à protéger les zones calmes. Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits. Ils doivent à terme amener à une réflexion sur la maîtrise de l'évolution de cette situation en évitant la création de nouveaux secteurs de bruit et en préservant ou améliorant les espaces faiblement impactés par le bruit.

L'élaboration du PPBE est menée en cinq étapes (conformément à la circulaire du 23 juillet 2008) :

- 1 - identification des zones bruyantes
- 2 - confirmation des zones bruyantes et proposition de mesures de réduction
- 3 - établissement du PPBE
- 4 - mise en oeuvre du plan
- 5 - évaluation du PPBE.

A ce stade, les trois premières étapes suivantes ont été réalisées :

Etape 1 - Identification des zones bruyantes

Un diagnostic a été établi afin 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 (cartes de « type c ») à l'intérieur desquelles des bâtiments sensibles respectant le critère d'antériorité seraient soumis à un niveau de bruit :

- $L_{den} > 68$ dB(A) et $L_n > 62$ dB(A) pour les routes et les lignes ferroviaires de type LGV
- $L_{den} > 73$ dB(A) et $L_n > 65$ dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles.

Ce diagnostic a été établi par recoupement des bases de données disponibles à la DDT de l'Oise :

- le classement sonore des voies arrêté par le préfet en 1999,
- l'observatoire du bruit des transports terrestres (OBTT) qui a défini les zones de bruit critique et les points noirs du bruit le long du réseau national,
- les cartes de bruit stratégiques établies par le CETE Nord Picardie,
- la mise en place d'un système d'information géographique (SIG),

- les études préliminaires de validation des points noirs du bruit nationaux.

Dans le département de l'Oise, il a permis de recenser 37 Zones de Bruit Critique le long du réseau routier national sur lequel on dénombrait 941 bâtiments Points Noirs du Bruit. Cette décomposition apparaît dans le tableau ci-après provenant de l'analyse brute de l'OBTT qui est une vision des ZBC (et PNB) à 20 ans, soit en 2019.

Voie	Nombre de Zones de Bruit Critique	Nombre de Points Noirs du Bruit
RN2	8	69
RN31	26	871
RN1031	-	-
Total	37	941

En 2008-2009, le recensement des points noirs du bruit ferroviaire sur les voies ferrées classées en application des arrêtés préfectoraux de classement sonore dans l'Oise a été réalisé. L'ensemble de ces données a ensuite été transmis au préfet en 2009 afin d'alimenter l'observatoire du bruit des infrastructures de transport terrestre.

Sur la ligne à grande vitesse, l'observatoire du bruit n'a pas mis en évidence de bâtiments points noirs du bruit potentiels. En effet, étant de construction récente, sa conception a intégré la problématique du bruit sur l'environnement. Sur la section de ligne entre Creil et la limite territoriale d'Ile de France, l'observatoire du bruit a mis en évidence 73 bâtiments points noirs du bruit potentiels.

Des mesures acoustiques de vérification des niveaux sonores ont été réalisées sur l'A16 dans le cadre du bilan environnemental au titre de la loi d'Orientation sur les Transports intérieurs*, de l'observatoire du bruit SANEF-SAPN et localement dans le cadre d'études spécifiques.

* Loi de 1982 qui impose notamment de vérifier que les émissions sonores sont conformes au dossier d'enquête public préalable à la construction de toute nouvelle infrastructure routière d'un montant supérieur à 50 M€.

Etape 2 - Confirmation des zones bruyantes et proposition de mesures de réduction

A l'issue de la phase d'identification des PNB par l'observatoire départemental, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée par le CETE Nord Picardie sur le réseau routier national. Les conclusions des données SIG et des relevés visuels in-situ exploités via des modèles acoustiques simplifiés nécessitaient d'être confortées par une campagne de mesures acoustiques. En effet, les cartes stratégiques du bruit ont mis en évidence un certain nombre de secteurs sur lesquels les niveaux de bruit admissibles étaient susceptibles d'être dépassés.

La réactualisation du classement sonore dans l'Oise est importante pour se prémunir d'éventuelles plaintes. En effet, lorsque les voies sont classées, la protection vis-à-vis du bruit de toute nouvelle construction à ces abords incombe au constructeur. D'autre part, des communes pourraient abaisser la catégorie de certaines de leurs voies pour permettre de diminuer le coût de la construction puisque l'exigence d'isolement serait alors plus faible.

Le CETE dans le cadre de son assistance à maîtrise d'ouvrage a réalisé de nouvelles mesures le long des trois routes nationales impactées par la première phase de la directive européenne : RN2, RN31 et RN1031. Les comptages de trafic correspondant aux jours des mesures acoustiques communiqués par la DREAL/DIR Nord et DIR Nord-Ouest ont permis le recalage des niveaux sonores. Ainsi, ces mesures constituent non seulement un constat mais elles peuvent être interprétées comme des « mesures à long terme » représentatives d'une situation moyenne annuelle.

Cette étude de fiabilisation des données de l'observatoire réalisée par le CETE Nord Picardie s'est tenue pendant les deux premiers mois de l'année 2011. La DREAL de Picardie a engagé un crédit de plus de 55 000 € pour sa réalisation dans l'Oise et dans l'Aisne.

Elle est intervenue comme un préalable à la définition du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement pour le réseau routier national.

Etape 3 - Etablissement du PPBE

A partir des propositions faites par les différents gestionnaires, la DDT 60 a rédigé, en collaboration avec le CETE Nord Picardie, un projet de PPBE de l'Etat synthétisant les mesures proposées. Un crédit de 13 290 € a été débloqué par la DREAL pour cette assistance à maîtrise d'ouvrage.

Un comité de suivi « Bruit » a été constitué, rassemblant les différents partenaires concernés (Préfecture, DREAL, DIR Nord, DIR Nord-Ouest, SANEF, RFF, ARS et ADEME). Il sera l'instance de suivi, de concertation et de coordination de l'ensemble de la procédure.

Le projet de PPBE a été transmis aux gestionnaires des réseaux concernés par cette première phase le 12 avril 2012. Le calendrier arrêté pour réunir à deux reprises ce comité est le suivant :

- 31 mai 2012 : présentation du projet de PPBE et de l'annonce de la consultation publique ;
- 4 octobre 2012, à l'issue de la consultation publique : présentation intégrant les avis du public et les éléments de réponse fournis par les gestionnaires concernés.

La consultation du public s'est déroulée du 16 juillet au 14 septembre 2012 et a été proposée :

- sur le site Internet de la DDT : <http://www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr/le-registre-electronique-a2003.html> où un registre électronique était mis à la disposition du public ;
- à la DDT (bâtiment sis 40 rue Racine à BEAUVAIS) aux horaires de consultation suivants : le mardi et le mercredi de 9h00 à 11h00.

Aucune observation n'a entraîné la modification du document sur le fond.

Le présent document constitue le PPBE définitif approuvé par arrêté préfectoral du 12 décembre 2012 et publié sur le site internet de la DDT de l'Oise.

L'**étape 4** de mise en œuvre du PPBE de l'Etat sera conduite jusqu'en 2014 où l'**étape 5** d'évaluation sera menée. A partir du bilan quantitatif et qualitatif des mesures réalisées, établi annuellement, un bilan plus poussé sera établi par la DDT en 2017 dans le cadre du réexamen quinquennal du plan.

A noter que ces échéances se télescopent avec le lancement, dès 2012, de la deuxième phase de la directive européenne (seuil de trafic inférieur) devant aboutir à un PPBE révisé et exhaustif en 2013.

II.4 – LES PRINCIPAUX RESULTATS DU DIAGNOSTIC

L'application de la circulaire du 12 juin 2001 a engendré la mise en place aux niveaux départemental, régional et national d'un observatoire du bruit des transports terrestres et la signature avec les gestionnaires de réseaux, de différentes conventions relatives au financement de l'étude du recensement des zones de bruit critique en vue de la résorption des points noirs de bruit.

II.4.1 – Réseau routier non concédé

Les principaux résultats du diagnostic du réseau routier non concédé sont issus, dans le département de l'Oise, de deux phases d'élaboration :

1. l'observatoire du bruit qui présente un état des nuisances sonores à l'horizon de 15/20 ans, soit à l'horizon 2015/2020 par rapport à la date d'établissement des arrêtés de classement des voies bruyantes du 29 décembre 1999 et du 8 août 2000 ;
2. la définition des mesures de protection effectuées par le CETE Nord Picardie au début de l'année 2011. Cette seconde étape a permis de préciser un programme d'actions visant la résorption des nuisances sonores impactant la population sur les seules RN2 et RN31. Les seuils relevés sur la RN1031 par l'observatoire du bruit ne requéraient pas de mesures complémentaires sur cette voie. Les résultats de cette campagne de mesures acoustiques sont les suivants :

Axes	ZBC		Nombre de personnes exposées
	invalidées	validées	
RN2	4	4	109
RN31	2	2	11
Total		6	120

Au cours de l'avancement des travaux de l'observatoire du bruit, différentes plaintes émanant de particuliers situés au bord de la RN31 ont été reçues et traitées :

- Therdonne – les résultats des mesures [$LA_{eqJ} = 59$ dB(A) et $LA_{eqN} = 51$ dB(A)] ne permettent pas d'obtenir de protection au titre de PNB ;
- Laversines – les objectifs initialement prévus à la mise en service (2003) sont respectés ;
- Litz – les objectifs initialement prévus à la mise en service (1993) sont respectés.

La fiabilisation menée par le CETE Nord Picardie sur l'axe de cette route nationale entre Beauvais et Litz, a ensuite abouti à une invalidation des ZBC identifiées ci-dessus par une mesure ou un traitement de façade préexistant ou la présence d'une protection à la source.

La portion de cette route entre Venette et Compiègne a été déviée par la mise en service d'une rocade en septembre 2011.

Sur l'axe entre Arsy et Venette de cette même RN 31, deux ZBC ont été validées, l'une sur la commune de Jonquières et la seconde sur la commune de Jaux.

II.4.2 – Réseau routier concédé

Les résultats donnés ci-dessous par la SANEF sont directement issus de l'analyse des données produites dans le cadre de la cartographie de l'ensemble du linéaire autoroutier.

Les résultats globaux de dépassement de seuil PNB sur le département sont donnés ci-dessous en valeur exacte afin de faire apparaître toutes les sections présentant des PNB.

L'évaluation du nombre des personnes affectées a été réalisée à partir d'un décompte de deux personnes en moyenne par logement (nombre de logements définis sur la nature et les caractéristiques du bâti : individuel ou collectif, volume et surface au sol en complément pour le collectif).

Il n'y a pas d'établissements sensibles concernés par le dépassement de seuil PNB.

Axe	Nombre de personnes exposées au dessus du seuil PNB		Nombre d'établissements d'enseignement au dessus du seuil PNB	Nombre d'établissements de santé au dessus du seuil PNB
	Lden	Ln		
A1	54	22	0	0
Total	54	22	0	0

L'identification des Zones de Bruit Critique dénombre 26 PNB dont le détail est fourni dans le tableau ci-après.

Les « supers PNB » sont les bâtiments qui présentent un dépassement des deux seuils Lden et Ln. Ils sont prioritaires pour la résorption. Les bâtiments ayant déjà fait l'objet d'isolation de façade ne sont pas repris dans les « à traiter ».

Communes	Axe	Nombre de bâtiments					Nombre de logements	
		sup. seuil PNB	déjà protégés	sans antériorité	PNB à traiter	super PNB	sup. seuil PNB	A traiter
Brasseuse	A1	1	0	0	1	1	1	1
Canly	A1	6	0	0	6	3	7	7
Le Fayel	A1	1	0	0	1	0	1	1
Rémy	A1	1	0	0	1	0	1	1
Roberval	A1	15	3	1	11	5	15	11
Senlis	A1	4	0	1	3	0	4	3
Thiers sur Thève	A1	2	0	1	1	1	2	1
Villeneuve sur V.	A1	3	0	1	2	1	3	2
Total		33	3	4	26	11	34	26

II.4.3 – Réseau ferroviaire

Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe très étudié

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et le prévoir, et de mieux le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires, le bruit de roulement généré par le contact roue/rail et le bruit aérodynamique. Localement, peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'arts métalliques, les appareils de voies (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon.

Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation ; à faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 et 300 km/h, le bruit de roulement constitue la source principale et au-delà de 300 km/h, les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par RFF. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

La résorption des situations critiques sur le réseau existant

Si les deux grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, une démarche nationale a été lancée pour identifier les situations critiques en terme de bruit vis-à-vis des infrastructures existantes sur la base de projection de trafic. RFF a terminé cette identification de Points Noirs du Bruit sur le département de l'Oise.

Les solutions traditionnelles de réduction du bruit ferroviaire

✓ Actions sur les infrastructure existantes :

Les grandes opérations de renouvellement, d'électrification, de simplification du réseau ferroviaire sont porteuses d'actions favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, travers, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi, l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les émissions de 3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore trente ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de 3dB(A) par rapport à des traverses bois.



Rails courts sur traverses bois



Longs rails soudés sur traverses béton

En plus du renouvellement de voie qui les accompagne couramment, les opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

Le remplacement d'ouvrages d'art (OA) métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins vibrante qui peut réduire jusqu'à 10 dB(A) les niveaux d'émission. Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.

Le recours au meulage des rails est une solution de réduction qui mérite d'être nuancée. C'est une situation locale qui peut apporter un gain supplémentaire de l'ordre de 2 dB(A) lorsqu'elle est combinée à l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur le matériel. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est-à-dire souvent la nuit. Son efficacité est limitée dans le temps (de l'ordre de six mois).



Train meuleur de rails (Scheuchzer S.A.)

Suite au programme de recherche européen Silent Track (relatif à l'infrastructure) qui avait pour objectifs de trouver des solutions pour réduire le bruit de roulement, RFF préconise de mettre en place, dans les secteurs adaptés, des absorbeurs dynamiques de rail. Cet élément technique placé sur l'âme du rail, en dehors des zones d'appareils de voie, a pour but d'absorber les vibrations. Ce dispositif a été homologué sur le réseau français et conduit à des réductions comprises entre 1 et 4 dB(A), variables en fonction de la rigidité de la voie.



Exemple d'absorbeurs sur rail

✓ **Actions sur les projets d'aménagement d'infrastructures existantes et de lignes nouvelles :**

Les aménagements de lignes nouvelles bénéficient d'une conception technique qui permet grâce à un axe en plan et un profil en long optimisés de limiter leur impact acoustique.

Malgré une conception géométrique optimisée, si les seuils réglementaires risquent d'être atteints ou dépassés, RFF met en place des mesures de réduction adaptées qui peuvent prendre la forme de protections passives (écrans ou modelés acoustiques) ou de renforcement de l'isolation des façades. Une protection par écran ou modelé permet d'obtenir une réduction de 5 à 12 dB(A) en fonction du site.



Exemples d'écrans acoustiques

L'aménagement de voies existantes (comme la création d'une 3^{ème} voie, ...) est aussi l'occasion d'améliorer la situation acoustique préexistante, le respect de seuils acoustiques réglementaires étant également une obligation.

Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mise en oeuvre, RFF participe à plusieurs programmes de recherche français ou européens qui proposent aujourd'hui de nouvelles pistes techniques intéressantes pour réduire le bruit ferroviaire.

✓ **Actions sur les infrastructures existantes :**

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier. Des travaux de recherches récents menés par la direction de la recherche de la SNCF pour le compte de RFF ont permis d'établir une méthodologie fiable pour la caractérisation et le traitement des ponts métalliques du réseau ferré national. Quelques ouvrages ont bénéficié de ces solutions qui consistent notamment à poser des absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages, à remplacer des systèmes d'attache des rails et de mettre en place des écrans acoustiques absorbants.

RFF a engagé un programme de recherche spécifique pour réduire le bruit des triages qui provoquent un crissement aigu lié au frottement de la roue sur le rail freineur. Plusieurs solutions ont été expérimentées et le sont encore, comme la pose d'écran acoustique au droit des freins de voie, l'injection d'un lubrifiant (abandonnée) ou encore la mise en oeuvre d'un rail freineur rainuré en acier. Mais ces solutions ne sont pas encore opérationnelles.



Rail freineur

RFF a également mis au point une solution d'écran bas d'une hauteur inférieure à 1 m, placé très près du rail. Cette solution non encore homologuée en France montre son intérêt lorsqu'elle est combinée à un carénage du bas de caisse des trains, mais ne permet pas de réaliser pour le moment certaines actions de maintenance des voies.

✓ **Actions sur le matériel roulant :**

RFF participe au programme de recherche européen Silent Freight (relatif au matériel fret roulant) qui a pour objectifs de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de systèmes à jonc après usinage d'une gorge, ...) en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.

III – LES OBJECTIFS EN MATIERE DE REDUCTION DU BRUIT

La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié de réduction du bruit. 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 à la résorption des points noirs de bruit.

Ces valeurs limites qui concernent les bâtiments d'habitation et les établissements d'enseignement et de santé sont détaillées ci-après.

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

Par contre, les textes de transposition français ne fixent aucun objectif de réduction du bruit. Les objectifs de réduction du bruit relèvent de la responsabilité de chaque autorité compétente.

S'agissant du traitement des zones exposées à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites le long des réseaux routier et ferroviaire nationaux, l'Etat a retenu comme objectifs de réduction du bruit ceux énoncés dans la circulaire du 25 mai 2004 relative à la résorption des points noirs du bruit. Ces objectifs s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité énoncé également dans cette même circulaire.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique) :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h)	65	-	-
LAeq(18h-22h)	65	-	-

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}^{(1)}$ en dB(A)			
Atténuation du bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40	$I_i(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40	$I_i(22h-6h) - 35$	
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(18h-228h) - 40	-	
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(22h-6h) - 35	-	
$D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

⁽¹⁾ = $D_{nT,A,tr}$ est l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction » (indice de classement français S 31-032-1)

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, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n° 85-453 du 23 avril 1985 ;
 - 2° Mise à disposition du public de la décision ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a du 2° de l'article R.121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision ou cette délibération prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
 - 3° Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone ou plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;
 - 4° Mise en service de l'infrastructure ;
 - 5° Publication du premier arrêté préfectoral pris en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- les locaux des établissements d'enseignement, de soin, de santé et d'action 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 L.571-10 du code de l'environnement.

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

Au sens de la directive européenne, les bâtiments sensibles sont uniquement les locaux d'habitation, d'enseignement et de santé. La notion d'établissement de santé est plus restrictive que celle d'établissement de santé, de soin et d'action sociale visée par la réglementation relative au bruit des infrastructures de transports terrestres (arrêté du 5 mai 1995 pour les routes et du 8 novembre 1999 pour les voies ferrées).

IV – LES ZONES CALMES

La directive européenne n° 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 environnement 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.

Il en est ainsi le long des autoroutes et des voies ferrées qui traversent le département de l'Oise pour lesquelles les gestionnaires (SANEF et RFF) n'ont pas identifié de zones calmes.

Une réflexion est en cours par les gestionnaires des infrastructures dans le cadre d'un futur groupe de travail piloté par la DREAL. Cette méthodologie sera appliquée pour le PPBE 2^{ème} phase.

V – LA DESCRIPTION DES MESURES REALISEES, ENGAGEES OU PROGRAMMEES

Les efforts entrepris par l'Etat pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R.572-8 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.

V.1 – LES MESURES DE PREVENTION

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 relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992. La réglementation relative aux nuisances sonores routières et ferroviaires s'articule autour du principe d'antériorité (cf. chapitre III supra).

Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement. Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

V.1.1 – Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L.571-9 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 (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées) 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 préexistants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Les articles R.571-44 à R.571-52 précisent les prescriptions applicables. 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.

Les niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments) sont définis ci-après :

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)
Etablissements d'enseignement	60 dB(A)	
Etablissements de soin, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

Les 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)	LAeq (22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	63 dB(A)	58 dB(A)
Autres logements	68 dB(A)	63 dB(A)
Etablissements d'enseignement	63 dB(A)	
Etablissements de soin, santé, action sociale	63 dB(A)	58 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore modérée	68 dB(A)	

Ces valeurs sont diminuées de 3dB(A) pour les lignes nouvelles parcourues exclusivement par des TGV à des vitesses supérieures à 250 km/h, ce qui les place au même niveau que celles des infrastructures routières nouvelles. Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significative 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.

V.1.2 – Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – classement sonore des voies

Si la meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement bruyants, les contraintes géographiques et économiques et la saturation des agglomérations entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent des nuisances sonores.

Démarche de prévention, l'article L.571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme, 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 (OMS).

Les articles R.571-32 à R.571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Le préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

La DDE a conduit les études nécessaires pour le compte du préfet. Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans ce document. Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificat d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

La détermination de la catégorie sonore est réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996), ou mesurée selon les normes en vigueur (NF S 31-085, NF S 31-088). Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour protéger le bâtiment du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin de parvenir aux objectifs de niveau de bruit [jour : 35 dB(A) - nuit : 30 dB(A)] à l'intérieur des logements.

Les infrastructures sont classées en cinq catégories :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq(6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq(22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L > 81	L > 76	d = 300 m
2	76 < L > 81	71 < L > 76	d = 250 m
3	70 < L > 76	65 < L > 71	d = 100 m
4	65 < L > 70	60 < L > 65	d = 30 m
5	60 < L > 65	55 < L > 60	d = 10 m

Dans le département de l'Oise, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 1999. Ce classement est consultable sur le site Internet de la DDT de l'Oise.

V.1.3 – Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points du bruit

L'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres s'inscrit dans la politique nationale de résorption des points noirs du bruit (PNB) des transports terrestres qui se poursuit depuis 1999. Le préfet a été chargé de sa mise en place en s'appuyant sur la direction départementale de l'Équipement. Ses objectifs, au travers de la réalisation de cartes de bruit, sont les suivants :

- connaître les situations de forte nuisance pour définir des actions et les prioriser ;
- résorber les points noirs du bruit du réseau routier national et ferroviaire identifiés par l'observatoire ;
- porter à la connaissance du public ces informations ;
- suivre les actions de rattrapage réalisées ;
- établir des bilans.

La démarche de la directive européenne prône les mêmes objectifs que la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 mais avec une méthode et des indicateurs différents. L'observatoire du bruit de l'Oise réalisé par la DDE entre 2003 et 2010, a défini les zones de bruit critique (ZBC) et les points noirs du bruit (PNB) dans ces zones.

Une zone de bruit critique est un continuum bâti (distance inférieure ou égale à 200 m entre chaque bâtiment) comprenant des bâtiments sensibles situés à proximité d'une infrastructure de transport terrestre. On entend par « bâtiments sensibles », les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, de soin, de santé, d'action sociale. Il s'agit concrètement d'une « zone à risque » où l'on doit rechercher des « points noirs du bruit ».

Un « point noir du bruit » est un bâtiment sensible dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une des valeurs limites suivantes :

- route : 70 dB(A) en période diurne (6h-22h) et/ou 65 dB(A) en période nocturne (22h-6h) ;
- voie ferrée : 73 dB(A) en période diurne (6h-22h) et/ou 68 dB(A) en période nocturne (22h-6h).

Un point noir du bruit doit également vérifier le critère d'antériorité défini au chapitre III supra.

V.2 – LES MESURES DE REDUCTION REALISEES

V.2.1 – Réseau routier non concédé

Un certain nombre d'actions de protection acoustique de façade suivies par le CETE Nord Picardie a été recensé ces dix dernières années. Le tableau suivant présente les opérations qui ont débutées à partir de 2008 sur la **RN 31**.

Commune	Voie	Nombre	Coût
Choisy au Bac	Rue des Vineux	4	90 k€
	Rue du Président Roosevelt	1	
Clairoix	Rue de la République	3	
	Rue de la Poste	4	
Breuil le Sec	Rue de Clermont	3	20 k€

D'autres opérations réalisées dans le cadre du programme d'aménagement des routes du contrat de plan Etat/Région puis, à partir de 2009, dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) ont eu un impact acoustique bénéfique pour les populations concernées :

- sur la **RN2**, le contournement en 1996 du bourg de Lévigney a été accompagné par la création d'un merlon d'une longueur de 124 m ;

➤ la **RN31** a fait également l'objet des divers aménagements décrits ci-dessous.

Aménagements	Longueur (km)	Mise en service
Déviations de Beauvais	14,72	11.02.2008
Déviations de Laversines	4,5	25.01.2003
Rocade Nord-Est de Compiègne	3	30.09.2011
Echangeur A16/RN31 à Beauvais		01.04.2001
Carrefour de la ZAC Villeneuve		01.12.2010

Outre ces opérations, des ouvrages ont été construits sur cette voie :

✖ un merlon de terre de 50 m de long sur une hauteur d'environ 2 m à Compiègne "Royallieu".



Vue d'ensemble du dispositif, derrière le grillage

✖ un autre merlon de terre de plus de 100 m de long sur le giratoire dit "carrefour Napoléon". Cet ouvrage fait l'objet d'un fauchage tardif afin d'y préserver la diversité biologique.



Vue d'ensemble du merlon depuis l'autre accotement



Vue d'ensemble depuis le sommet du merlon

- ✗ un ouvrage en panneaux de bois sur l'ouvrage en passage supérieur de la **RN31** sur la RD916 à Clermont, côté Fitz-James.



La mise en oeuvre de revêtement en béton bitumineux sur ces deux routes nationales depuis 1998 (4,2 km sur la RN2 et 16 km sur la RN31) n'a eu qu'une légère incidence sur la résorption du bruit.

- ✗ à hauteur du giratoire des Tambouraines sur la **RN1031**, un merlon en terre de 3 à 4 m de hauteur selon les endroits et de presque 300 m de long a été créé. Le merlon fait également le tour de la partie nord du giratoire entre la RN1031 et la RD932.



Sur l'ouvrage en passage supérieur de la rue de la Poste, un mur en plaque de béton de 1,5 m de haut a été installé sur le côté nord.



V.2.2 – Réseau routier concédé

En 2003 et 2004, la SANEF a réalisé trois opérations de travaux d'isolation de façades sur la commune de Roberval le long de l'autoroute A1 pour un coût de 42 k€ TTC.

Depuis la création de l'A16, des mesures acoustiques de vérification des niveaux sonores ont été menées dans le cadre du bilan environnemental au titre de la loi d'Orientation sur les Transports intérieurs et également dans le cadre d'études spécifiques. Ces mesures ont conduit à la mise en place des dispositifs de protection à la source présentés ci-après.

Ecrans béton de bois

Année	Communes concernées	Nombre de bâtiments bénéficiaires	Caractéristiques	Coût	Origine	Commentaire
N.C.	Allonne	7	H = 3,5 m – L = 600 m	N.C.	construction	
N.C.	Chambly	4	H = 2 m – L = 500 m	N.C.	construction	sur merlon 1 collectif
N.C.	Therdonne	6	H = 2 m – L = 310 m	N.C.	construction	



Exemple d'écran béton de bois

Merlons

Année	Communes concernées	Nombre de bâtiments bénéficiaires	Nature	Coût	Commentaire
N.C.	Allonne	2	H = 3,5 à 4 m – L = 250 m	N.C.	
N.C.	Amblainville	0	H = 3,5 m – L = 000 m	N.C.	
N.C.	Auteuil	2	H = 2 à 3 m – L = 50 m	N.C.	
N.C.	Auteuil	2	H = 3 à 3,5 m – L = 50 m	N.C.	
N.C.	Belle Eglise	8	H = 3 à 4 m – L = 1 500 m	N.C.	1 collectif
N.C.	Belle Eglise	1	H = 3 à 4 m – L = 450 m	N.C.	
N.C.	Bornel	4	H = 5 à 6 m – L = 300 m	N.C.	
N.C.	Chambly	3	H = 2 m – L = 500 m	N.C.	1 collectif écran sur le merlon
N.C.	Chambly	4	H = 4,5 m – L = 500 m	N.C.	
N.C.	La Neuville d'Aumont	8	H = 5 à 10 m – L = 400 m	N.C.	
N.C.	Lormaison	2	H = 2 à 4 m – L = 250 m	N.C.	
N.C.	Méru	0	H = 4 à 7 m – L = 1 250 m	N.C.	
N.C.	Nivillers	4	H = 2 à 3 m – L = 1 300 m	N.C.	
N.C.	Oroer	1	H = 2 m – L = 560 m	N.C.	
N.C.	Oroer	1	H = 2 à 3 m – L = 470 m	N.C.	
N.C.	Saint Crépin Ibouvillers	8	H = 3,5 à 5 m – L = 560 m	N.C.	

V.2.3 – Réseau ferroviaire

L'effort de Réseau Ferré de France en termes de maintenance et de renouvellement de voie est continu sur la région Picardie.

Une maintenance régulière est effectuée sur toutes les lignes ferroviaires. De plus, une politique de meulage de rail préventif sur les lignes à grande vitesse et les lignes à fort trafic a été mis en place. Des vérifications de la géométrie de la voie sont menées systématiquement (2 fois par an sur les lignes à fort trafic) ainsi que de l'usure ondulatoire du rail.

En cas d'anomalie, des actions correctrices sont menées. Celles-ci permettent donc de garantir la bonne géométrie de la voie et éviter ainsi des élévations du niveau de bruit qui seraient dues à des déformations géométriques de la voie ou de ses composants.

Les infrastructures ferroviaires de l'Oise cartographiées en application de la Directive européenne concernent deux lignes :

- la LGV (ligne à grande vitesse) Nord sur la traversée du département,
- la section de la ligne n° 272000 Paris-Lille située entre Creil et la limite territoriale de la région Ile de France.

Sur la ligne à grande vitesse, quatre chantiers importants de remplacement de rails (2 km) et de pose de huit appareils de dilatation ont été notamment réalisés en 2010 et 2011 pour 7 millions d'euros.

La ligne 272000 a de même fait l'objet de deux opérations importantes :

- en 2008 et en 2009 : deux interventions de renouvellement de 12 aiguillages dans les gares de Creil, Chantilly et Orry la Ville pour un montant de 11 millions d'euros ;
- en 2010 et en 2011 : des travaux de renouvellement de 10 aiguillages dans la gare de Creil pour un montant de 8 millions d'euros.

Au-delà des évolutions apportées sur l'infrastructure ferroviaire dans le département de l'Oise, des études acoustiques permettant d'évaluer l'exposition au bruit des riverains des voies ferrées ont été conduites.

V.3 – LES MESURES DE PREVENTION OU DE REDUCTION PROGRAMMEES

V.3.1 – Réseau routier non concédé

Dans le cadre de la première phase définie par la directive européenne, les données de l'observatoire dénombraient sur la **RN2** le plus grand nombre de personnes exposées au bruit.

Sur cet axe, le programme 2009/2014 de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) concerne l'aménagement à 2x2 voies des déviations de Nanteuil le Haudouin, Gondreville et Vaumoise. Ces opérations sont en cours avec des prévisions de mise en œuvre à 2013 pour Nanteuil le Haudouin et à 2015 pour Gondreville et Vaumoise. Par contre, la section entre Nanteuil le Haudouin et Lévignen ne figure pas à l'actuel PDMI. Elle sera inscrite dans un futur programme d'investissement.

Ces opérations comportent les travaux de protection du bruit ci-après :

Communes	Bâtiments concernés	Travaux envisagés
Nanteuil le Haudouin	1 maison et 1 hôpital	Protection de façades
		Mur anti-bruit sur 210 m de long et 2 m de hauteur
Gondreville		Mur anti-bruit d'environ 1 km de long et de 1,5 m de hauteur

Sans attendre la programmation des déviations entre Nanteuil le Haudouin et Lévignen, des opérations de protection contre le bruit doivent être anticipées sur cette section. Le long de son itinéraire isarien, la RN2 ne dispose pas d'une emprise suffisante pour procéder à une protection du bruit à la source. Les habitations des deux ZBC répertoriées sur cette commune devront donc faire l'objet d'un traitement par isolation de façades. De même, sur la traversée de Péroy les Gombries, des protections de façades sont programmées sur les habitations dépassant les seuils de bruit admissibles.

Par ailleurs, la fiabilisation de l'observatoire réalisée par le CETE Nord Picardie a validé deux ZBC sur l'axe de la **RN31** entre Arsy et Venette, l'une sur la commune de Jonquières et la seconde sur la commune de Jaux.

Les caractéristiques des travaux de protection à la source (mur anti-bruit) prévus sur cette voie sont les suivantes :

- * entre Clermont et Catenoy : 270 m de long et 3,70 à 4,5 m ;
- * à Choisy au Bac : 300 m de long et 1,50 m de hauteur.

Le merlon en terre partiellement détruit pour la construction du giratoire des Tambouraines sur la **RN1031** sera prolongé sur 450 m de long.

V.3.2 – Réseau routier concédé

Dans son rapport en date de janvier 2010, la SANEF indique qu'une protection par IF (isolation de façade) est systématiquement proposée pour l'habitat isolé.

Pour l'habitat groupé, une solution à la source est recherchée lorsque l'implantation du bâti le permet : efficacité sur un nombre suffisant de bâtiments sensibles.

Le détail de ce programme sur l'autoroute A1 est présenté ci-après.

Commune	Identification du site	Nombre de PNB 2006	Proposition de résorption
Brasseuse	PR50+000-S2	1	IF
Canly	PR65+000 à 65+200-S1	6	IF
Le Fayel	PR64+000-S2	1	IF
Rémy	PR70+500-S1	1	IF
Roberval	PR55 à 55+200-S1	6	IF
	PR55+500-S1	1	IF
	PR55+750 à 55+880-S1	3	IF
	PR55+800 à 56-S2	1	IF
Senlis	PR41+350 à 41+500-S1	3	IF
Thiers sur Thève	PR36+500-S1	1	IF
Villeneuve sur Verberie	PR52+250-S2	1	IF
	PR52+750-S2	1	IF
Total		26	

Définition de l'identification du site « PR50-S1/S2 » :

- PR = Point de Repère + 50 mètres
- S1 = Sens décroissant
- S2 = Sens croissant

Le coût retenu pour la réalisation des isolations de façade est de 10 k€ par logement, soit un montant estimé de travaux de 260 k€.

V.3.3 – Réseau ferroviaire

La maintenance régulière de la direction régionale de Réseau Ferré de France sur l'infrastructure de la ligne à grande vitesse se poursuivra dans les années à venir avec notamment les opérations de meulage préventif des rails et des vérifications systématiques de la géométrie de la voie et des rails déclenchant le cas échéant, des actions correctrices dans le but de garantir que la géométrie de la voie reste bien dans les limites de tolérance strictes admissibles.

L'effort de renouvellement des infrastructures ferroviaires se prolongera dans les années à venir. Certaines opérations sont déjà préprogrammées avec notamment :

- sur la ligne à grande vitesse : du renouvellement de voie et d'appareil de dilatation sur la commune de Monchy-Humières ;
- sur la ligne 272000 :
 - renouvellement de traverses et de ballast en gare de Creil,
 - important renouvellement de portions de voie entre Chantilly et Creil,
 - renouvellement plus modeste de portions de voie entre Orry la Ville et Chantilly.

VI – LE FINANCEMENT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES

Les mesures programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur et notamment à la circulaire interministérielle du 25 mai 2004 qui modifie la circulaire du 12 juin 2001.

Les opérations visant à ne traiter que l'isolation acoustique des bâtiments sont financées par l'Etat. Les modalités d'attribution de cette aide ont été fixées par le décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 et différents textes subséquents. La circulaire du 25 mai 2004 a apporté les dernières précisions en la matière.

Le montant maximum prévisionnel de la subvention accordée par l'ADEME est de 80 %. Ce taux d'aide est porté à :

- 90 % quand les bénéficiaires sont des personnes dont le revenu fiscal n'excède pas les limites définies par l'article 1417 du code général des impôts ;
- et à 100 % pour :
 - × les bénéficiaires de l'aide sociale à la famille ou de l'allocation supplémentaire mentionnées respectivement aux articles L.815-2 ou L.815-3 du code de la sécurité sociale ;
 - × les titulaires d'un avantage viager servi au titre de l'assurance invalidité ou de vieillesse par un régime de sécurité sociale résultant de dispositions législatives ou réglementaires.

Dans tous les cas, le montant de la subvention ne peut être supérieur à plus de 100 % du montant prévisionnel des travaux. L'ensemble de ces conditions est explicité dans la plaquette de présentation de l'ADEME sur le site : <http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?id=77410&cid=96&m=3&p1=1> (onglet informations et outils complémentaires).

VI.1 – RESEAU ROUTIER NON CONCEDE

Pour le réseau routier national non concédé, les opérations visant à traiter l'infrastructure et l'isolation acoustique des façades sont financées dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions. La contribution financière de l'Etat est imputée sur les crédits d'investissement de la Direction des Routes.

L'assistance à maîtrise d'ouvrage apportée par le CETE Nord Picardie à la DDT de l'Oise pour la réalisation d'une première phase de diagnostic a été chiffrée à 67 125 €. La DREAL de Picardie prévoit une somme de 70 000 € pour l'exécution de la deuxième phase programmée en 2012.

Le diagnostic réalisé par le CETE comprend les visites in-situ, l'établissement des devis, l'analyse technique de la meilleure offre et la réception acoustique des travaux.

Les montants des programmes de protection acoustique sont évalués à partir des ratios des coûts proposés dans le guide du CERTU.

Sur cette base, le CETE Nord Picardie a présenté l'estimation suivante des travaux à réaliser.

Axes	Nom des communes	Coût des travaux (k€)
RN2	Lévignen - Péroy les Gombries - Vauciennes	504
RN31	Jaux - Jonquières	52,5
Total		556,5

Au vu des prévisions du PDMI 2009/2014 et surtout au vu du nombre important de riverains de la **RN2** touchés par les nuisances sonores de cette route, le traitement acoustique par isolation de façades des habitations répertoriées est apparu prioritaire.

A cet effet, une enveloppe de crédit de 360 000 € a été programmée en 2011 par la DREAL de Picardie pour engager une première phase de résorption des points noirs de bruit dans les départements de l'Aisne et de l'Oise. Cette délégation de crédit a permis dès 2012, de transmettre aux communes prioritaires les conventions.

Les travaux de protection à la source (cf. §V.3.1 supra) envisagés dans le programme de modernisation des itinéraires routiers prévoient les dépenses suivantes :

Axe	Communes	Travaux	Coût (k€)
RN2	Gondreville - Nanteuil le Haudoin	Mur anti-bruit	870
RN1031	Clairoix "Les Tambouraines"	Merlon en terre	67,5
RN31	Choisy au Bac – Clermont-Catenoy	Mur anti-bruit	676
Total			1 613,50

VI.2 – RESEAU ROUTIER CONCEDE

Les opérations visant à traiter l'infrastructure ainsi que les opérations mixtes (traitement de l'infrastructure complété par l'isolation acoustique des façades) sont financées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le cas échéant, dans le cadre des modalités définies dans les contrats d'entreprises.

VI.3 – RESEAU FERROVIAIRE

Pour le réseau ferroviaire national, les opérations visant à ne traiter que l'infrastructure sont financées par RFF, l'Etat et les collectivités locales, dans le cadre de conventions de financement établies selon les modalités administratives et les clés de financement (50 % minimum de participation cumulée pour RFF et l'Etat) fixées par la circulaire du 28 février 2002.

VII – LA JUSTIFICATION DU CHOIX DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES

Parmi les différentes mesures proposées, les solutions préventives, généralement peu coûteuses au regard des services rendus, sont généralement mises en avant dans le présent PPBE.

Les mesures nécessitant des travaux ont fait l'objet d'une analyse coût/avantage afin d'aboutir à la meilleure utilisation possible de l'argent public dans une conjoncture financièrement délicate.

En matière de 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 des 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 sanitaire et sous réserve d'une mise en oeuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis-à-vis du critère "qualité du sommeil" souvent incriminé dans les enquêtes de gêne.

Le critère technique peut parfois aider au 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 souvent le critère finalement déterminant. Le ratio utilisé est variable selon le gestionnaire puisque les coûts des protections sont eux-mêmes très variables.

En matière de sources ferroviaires, la maîtrise du bruit sur le matériel est éminemment plus intéressante en terme de rapport coût/efficacité que les interventions sur l'infrastructure (et notamment la construction d'écran), le bénéfice des gains produits se généralisant à tout le réseau et à tout l'environnement. Si certaines lignes disposent de matériels modernes (cas des lignes à grande vitesse) et si certains opérateurs comme les régions (qui exploitent les TER) se sont massivement lancés dans le renouvellement de leurs parcs, la responsabilité principale du bruit ferroviaire incombe au fret ; les quelques 100 000 wagons circulant à travers la France (et les 650 000 wagons circulant en Europe) appartiennent à de multiples opérateurs ferroviaires qui n'ont pas encore programmé le renouvellement de leur matériel parfois très ancien. Cette piste doit être poursuivie notamment par le biais d'un éventuel fonds d'aide à l'investissement mais n'est pas à l'échelle temporelle du présent PPBE.

VIII – L'IMPACT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES SUR LES POPULATIONS

L'un des objectifs visés par l'article premier de la directive européenne est "... réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. A cette fin, les actions ... sont mises en oeuvre progressivement".

VIII.1 – RESEAU ROUTIER NON CONCEDE

A l'issue de la réalisation complète de la résorption des points noirs de bruit sur les RN2 et RN31, une population estimée à 120 personnes ne sera plus exposée au bruit du réseau routier non concédé dans l'Oise.

VIII.2 – RESEAU ROUTIER CONCEDE

Les travaux par isolation de façades engagés ou programmés par la SANEF le long de l'autoroute A1 permettront de soustraire une soixantaine de personnes à l'exposition au bruit des transports terrestres.

VIII.3 – RESEAU FERROVIAIRE

Sur la section de la ligne n° 272000 entre Creil et la limite territoriale Ile de France, les 450 logements des 73 points noirs du bruit dénombrés par RFF représentent une population de 1 350 personnes exposées à des valeurs supérieures au seuil PNB.

IX – LE RESUME NON TECHNIQUE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, impose la réalisation de cartes de bruit pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transport terrestre, puis l'élaboration de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

L'objectif de cette directive est triple :

- protéger la population dans les habitations et les établissements d'enseignement et de santé exposés à des nuisances sonores excessives ainsi que les zones calmes,
- prévenir de nouvelles situations de gêne sonore,
- informer la population sur le niveau d'exposition au bruit auquel elle est soumise et sur les actions prévues pour réduire ces nuisances sonores.

Suivant la directive, deux types de cartes de bruit stratégiques doivent être établis. La carte relative aux grandes agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants ne peut être produite dans l'Oise puisque ce département n'héberge aucune ville de cette taille. Seules les cartes de bruit des grandes infrastructures de transport terrestre ont ainsi été réalisées pour :

- * les infrastructures routières qui supportent un trafic moyen journalier annuel (TMJA) supérieur à 16 400 véhicules que sont les autoroutes **A1** et **A16** et les routes nationales **RN2**, **RN1031** et **RN31** ;
- * les infrastructures ferroviaires (TMJA supérieur à 164 passages) représentées par la ligne à grande vitesse (**LGV 226 000**) Nord sur la traversée du département et la section de la **ligne 272 000** Paris-Lille située entre Creil et la limite territoriale de la région Ile France.

Le contenu des cartes de bruit est le suivant :

- ✓ carte de "type a" : zones exposées au bruit en Lden et Ln (courbes d'isophones par pas de 5 db(A) ;
- ✓ carte de "type b" : secteurs affectés par le bruit définis par le classement sonore ;
- ✓ carte de "type c" : zones de dépassement des valeurs limites : Lden >68 db(A) et Ln <62 db(A) pour les routes et les lignes ferroviaires à grande vitesse et Lden >73 db(A) et Ln <65 db(A) pour les voies ferrées conventionnelles.

Le présent PPBE concerne donc les grandes infrastructures de transport terrestre de l'Etat pour les sections dépassant les seuils précisés ci-dessus, fixés au titre de la première échéance de la directive européenne.

Ce nouveau dispositif réglementaire vient compléter la loi "Bruit" du 31 décembre 1992 qui prévoit déjà des mesures de prévention et de résorption du bruit pour les infrastructures routières et ferroviaires.

Ce document relevant de la compétence de l'Etat permet de présenter le bilan des actions réalisées entre 1998 et 2011 ainsi que le programme des actions envisagées jusqu'en 2013 par les maîtres d'ouvrage des grandes infrastructures de transport terrestre (RFF, SANEF et DREAL de Picardie) concernés.

L'enjeu du PPBE de l'Etat est d'assurer une cohérence entre les actions des gestionnaires des grandes infrastructures nationales sur le département de l'Oise et de préparer la deuxième phase de l'application de la directive pour 2013-2018.

La première étape d'élaboration du PPBE a consisté à identifier les bâtiments ou groupes de bâtiments exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites fixées par la directive européenne sur la base d'une analyse des cartes de bruit et des données issues de l'observatoire du bruit des transports terrestres de l'Oise, dans le respect des critères d'antériorité.

Les maîtres d'ouvrages intéressés ont ensuite (**deuxième étape** du PPBE) défini les mesures de réduction du bruit mises en place pour réduire les niveaux de bruit des bâtiments dépassant les valeurs limites.

La troisième étape a abouti à l'établissement d'un projet de PPBE qui a été présenté en consultation du public du 16 juillet au 14 septembre 2012. Une note exposant le bilan de la consultation a été soumise aux membres du comité de suivi et intégrée au présent document (chapitre suivant). Aucune observation n'a entraîné la modification du PPBE sur le fond.

La multiplicité des autorités compétentes et la technicité du domaine de l'acoustique font de l'application de la directive européenne 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. Cette première phase de l'application de la directive a permis à toute la chaîne des acteurs du bruit, d'évaluer l'ampleur de l'exercice afin de prendre les mesures nécessaires et de préparer la phase suivante.

X – LA NOTE CONCERNANT LA CONSULTATION DU PUBLIC

La consultation du public s'est déroulée du 16 juillet au 14 septembre 2012. Le projet de PPBE était consultable :

- sur le site Internet de la DDT : <http://www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr/le-registre-electronique-a2003.html> où un registre électronique était mis à la disposition du public ;
- à la DDT (bâtiment sis 40 rue Racine à BEAUVAIS) aux horaires de consultation suivants : le mardi et le mercredi de 9h00 à 11h00.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (le Parisien du 27 juin 2012).

X.1 – SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS FORMULÉES

Il convient de noter que seules trois observations sur 20 recueillies sur le registre électronique sont en lien direct avec le projet de PPBE de l'Etat (le registre sous format papier n'a reçu aucune visite).

Sur les trois remarques formulées :

- une émane d'habitants de Chantilly proches (30 m) de la voie ferrée 272 000 reliant Creil à Paris ;
- deux autres sont présentées par des résidents de Villeneuve sur Verberie et de Verberie dont l'autoroute A1 traverse le territoire.

Les autres messages électroniques concernent le réseau routier départemental relevant de la compétence du Conseil Général, le réseau routier communal relevant des collectivités et les nuisances des transports aériens (aéroports de Roissy Charles de Gaulle et de Beauvais-Tillé) et de la base militaire de Creil.

Il a été décidé lors du comité de suivi du 4 octobre 2012, de répondre par voie électronique à l'ensemble des observations afin de communiquer à chaque requérant les coordonnées des gestionnaires concernés.

Les représentants de RFF et de SANEF informés des trois remarques particulières devront vérifier s'il s'agit ou non de points noirs de bruit répertoriés dans leur PPBE et, le cas échéant, les intégrer.

X.2 – CONCLUSION

La consultation du public engagée pendant les mois de juillet, août et septembre 2012 a donné lieu à 20 réactions dont trois concernent les réseaux de transport terrestre nationaux.

Ces observations ont été jugées recevables sous réserve de la vérification des critères d'antériorité des locaux.

Cette note a été soumise à l'avis des membres du comité de suivi avant d'être incorporée au présent document.

Il convient de souligner que les réponses apportées feront l'objet d'une diffusion auprès des gestionnaires.

A noter que les remarques formulées n'entraînent pas la nécessité de modifier sur le fond le projet de PPBE de l'Etat.

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
- Circulaire du 12 juin 2001 relative à la mise en place de l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres
- 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
- Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres
- 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 7 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 oeuvre des dispositions du Grenelle de l'Environnement relatives à la résorption des points noirs du bruit sur les réseaux routiers et ferrés.

GLOSSAIRE

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
CBS	Carte de Bruit Stratégique
CETE NP	Centre d'études techniques de l'Équipement Nord Picardie
DDE - DDT	Direction départementale de l'Équipement (ancienne dénomination de la) Direction départementale des territoires
DIR Nord	Direction interdépartementale des routes Nord
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
INRS	Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles
Isolation de façade	Ensemble des techniques utilisées pour isoler phoniquement et/ou thermiquement une façade de bâtiment
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 établie 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 établie sur la seule période 22h-6h sans pondération
Observatoire du Bruit des Transports Terrestres (OBTT)	Action menée au niveau départemental sous la responsabilité du préfet de département visant à recenser, en collaboration avec les autorités organisatrices des transports et les maîtres d'ouvrage d'infrastructures concernés, les zones de bruit critique de toutes les infrastructures des réseaux des transports terrestres et de déterminer, pour les réseaux routier et ferroviaire nationaux, la liste des points noirs de bruit devant faire l'objet d'actions de résorption
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
Point Noir de Bruit (PNB)	Bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure routière ou ferrée
RFF	Réseau ferré de France
SANEF	Société des autoroutes du nord et de l'est de la France
SIG	Système d'information géographique
TMJA	Trafic moyen journalier annuel. Il correspond à la moyenne journalière de trafic pour une année civile (trafic total annuel / nombre de jours)
Zone de Bruit Critique (ZBC)	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)