

Une empreinte sur le territoire



direction
départementale
des Territoires
de l'Oise



PRÉFET DE L'OISE

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

(PPBE) 2^{ème} échéance

**Infrastructures
de transport terrestre nationales
dans l'Oise**

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

DDT Oise

Jean-François TURBIL – Lionel FRAILLON

Maria BADSI – Emilie CAMBRAY

CEREMA

Louise MAZOUZ

DREAL Picardie

Luc DAUCHEZ – Régis AUFFRET

Thomas TOURNAY

DIR Nord

Karim BELHANAFI

DIR Nord Ouest

Denis VAN DER PUTTEN

RFF

Marine LELAY – Mathilde SAVOYE

SANEF

Xavier HARDY

PREFECTURE

Marc KRASKOWSKI

ADEME

Yannick PAILLET

ARS

Benjamin VIN

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

Anne HERBAUT

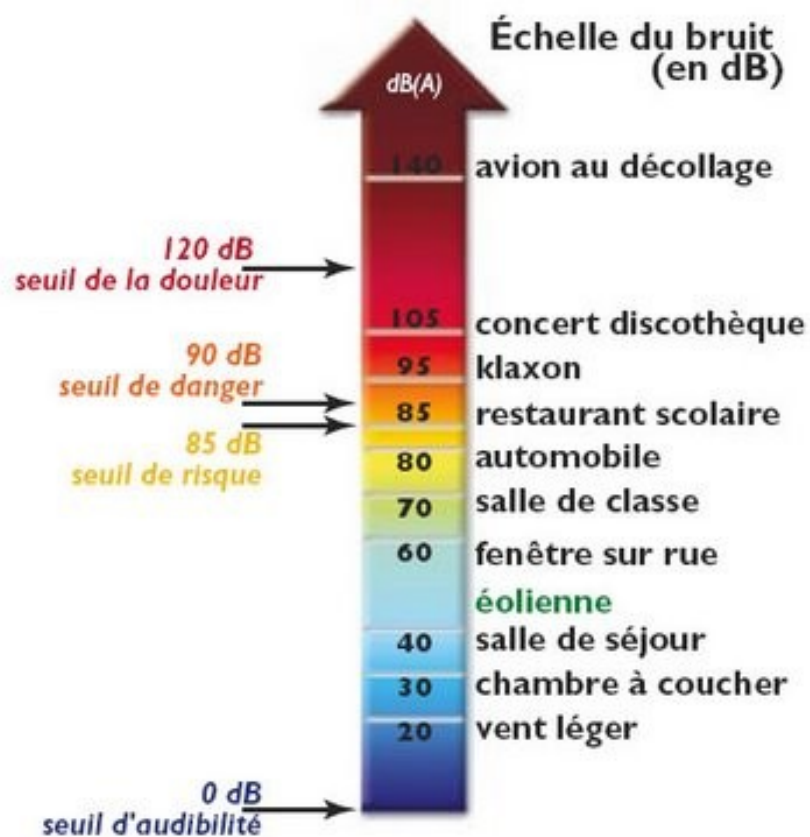
SOMMAIRE

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.....	14
II-3	La démarche mise en oeuvre pour le PPBE de l'État.....	17
II-4	Les principaux résultats du diagnostic.....	21
II-4.1	Réseau routier non concédé.....	21
II-4.2	Réseau routier concédé.....	22
II-4.3	Réseau ferroviaire.....	24
III	Les objectifs en matière de réduction du bruit.....	26
IV	Les zones calmes.....	29
V	La description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....	30
V-1	Les mesures de prévention.....	30
V-1.1	Protection des riverains en bordures de projet de voies nouvelles.....	30
V-1.2	Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes Classement sonore des voies / Révision du classement sonore.....	31
V-1.3	Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs.....	33
V-2	Les mesures de réduction réalisées.....	33
V-2.1	Réseau routier non concédé.....	33
V-2.2	Réseau routier concédé.....	36
V-2.3	Réseau ferroviaire.....	38
V-3	Les mesures de prévention ou de réduction programmées.....	38
V-3.1	Réseau routier non concédé.....	38
V-3.2	Réseau routier concédé.....	39
V-3.3	Réseau ferroviaire.....	39
VI	Le financement des mesures programmées ou envisagées.....	40
VI-1	Réseau routier non concédé.....	40
VI-2	Réseau routier concédé.....	41
VI-3	Réseau ferroviaire.....	41
VII	La justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	43
VIII	L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....	44
VIII-1	Réseau routier non concédé.....	44
VIII-2	Réseau routier concédé.....	44
VIII-3	Réseau ferroviaire.....	44
IX	Le résumé non technique.....	45
X	La note concernant la consultation du public.....	47

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.

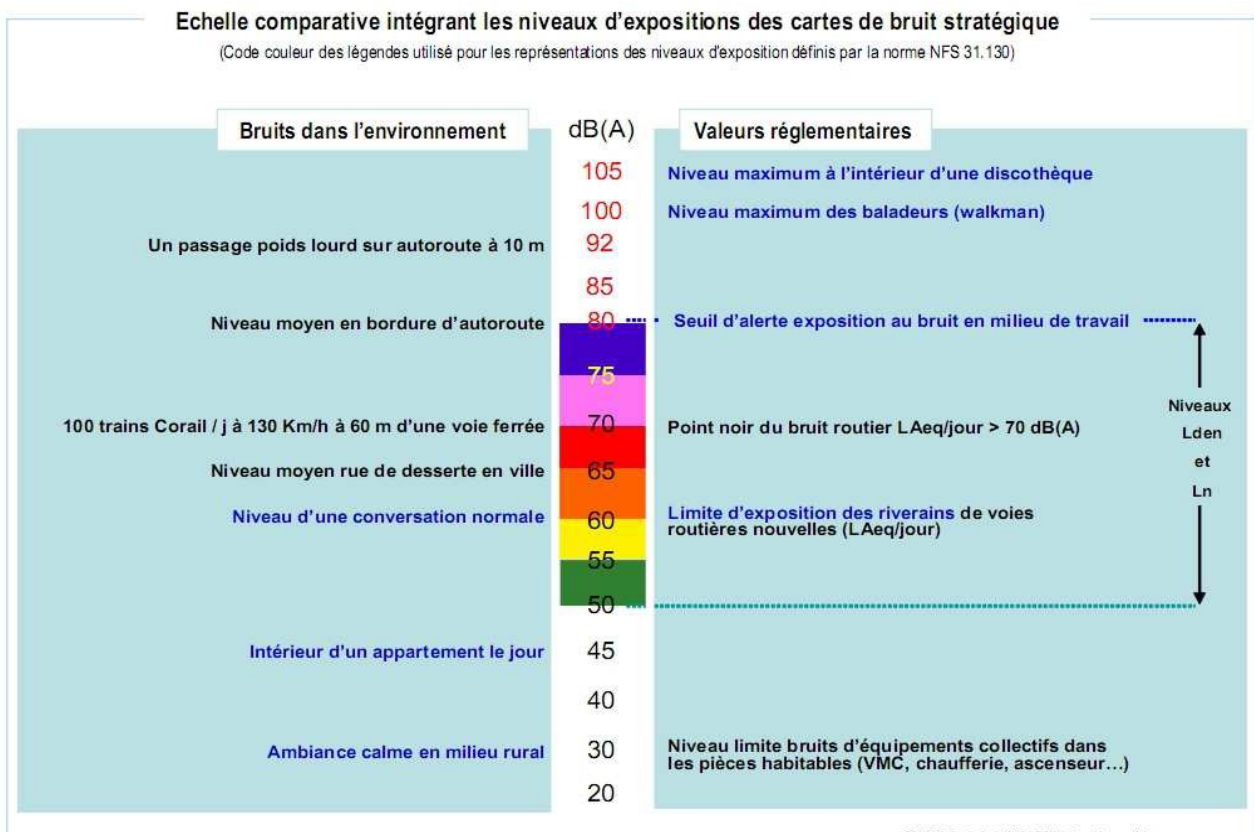


Le dB(A) est un décibel pondéré **A** qui constitue une unité du niveau de pression acoustique (prenant en compte les variations de sensibilité de l'oreille humaine en fonction de la fréquence). En d'autres termes, un son de même intensité réelle aura une valeur en dB(A) différente selon qu'il sera plus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



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 aiguës. 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.

Bruit et Santé

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 œuvre 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 pré-localiser 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 œuvre de la directive se déroule en [deux phases](#) pour une application progressive.

- [Pour rappel, la première phase](#) a fait l'objet d'un PPBE dont l'arrêté préfectoral date du 12 décembre 2012.

L'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondaient aux :

- ✓ agglomérations de plus de 250 000 habitants ;
- ✓ routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour ;
- ✓ voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour ;
- ✓ aéroports.

La cartographie des réseaux routier national, ferré et autoroutier de la 1ère phase a été approuvée par arrêté préfectoral en date du 12 décembre 2011.

La cartographie du réseau routier départemental a été approuvée par arrêté préfectoral en date du 15 mars 2012, et le Conseil Général de l'Oise a approuvé son PPBE en commission permanente du 14 avril 2014.

- ✓ **La deuxième phase** concerne l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE aux échéances réglementaires respectives du 30 juin 2012 et du 18 juillet 2013 pour :
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
 - les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
 - les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
 - les aéroports.

Concernant cette 2ème phase, des arrêtés préfectoraux ont été pris concernant la cartographie des réseaux routier national et ferré le 3 août 2013, le 26 juillet 2013 pour le réseau autoroutier, le 20 novembre 2013 pour le réseau routier départemental et le 31 juillet 2014 pour le réseau routier communal.

Les PPBE des différents gestionnaires (Conseil Général, Communes de Beauvais, Senlis et Crépy-en-Valois) sont en cours de réalisation et devraient voir le jour pour fin 2014.

Le présent PPBE des grandes infrastructures de l'État constitue la fin du processus engagé dans le cadre de cette seconde phase dont les échéances réglementaires initiales (30 juin 2012 pour la présentation des cartes de bruit et 18 juillet 2013 pour la publication du PPBE) ont été finalement reportées au 31 décembre 2014 (cf. Instruction du 11 février 2014 relative à l'application de la directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement).

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	EPCl/communes	Préfet	EPCl/communes
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet	Préfet
Routes nationales	Préfet	Préfet	Préfet
Routes départementales	Préfet	Préfet	Conseil Général
Voies communales	Préfet	Préfet	EPCl/communes
Voies ferrées	Préfet	Préfet	Préfet
Aérodromes	Préfet	Préfet	Préfet

Le département de l'Oise est concerné uniquement par les nuisances des transports terrestres (fermé 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 S 31 130.(2008)** :

Niveaux sonores	Couleurs	Code RVB
50 à 55 dB(A)	Vert clair	R185 V255 B115
55 à 60 dB(A)	Jaune	R255 V255 B0
60 à 65 dB(A)	Orange	R255 V170 B0
65 à 70 dB(A)	Rouge	R255 V0 B0
70 à 75 dB(A)	Violet lavande	R213 V0 B255
Supérieur à 75 dB(A)	Violet foncé	R150 V0 B100

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 signifiant Level-Night (niveau moyen de nuit) pour la période nocturne (22h-6h) sans pondération.

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.

Elles sont présentées ci-dessous avec un fond cartographique de type Scan25 ou Orthophoto(IGN). L'échelle de consultation des cartes est limitée au 1/25000. En effet, la méthodologie de la cartographie européenne est adaptée à une échelle macro. Ces cartes ont comme seuls objectifs de permettre aux gestionnaires :

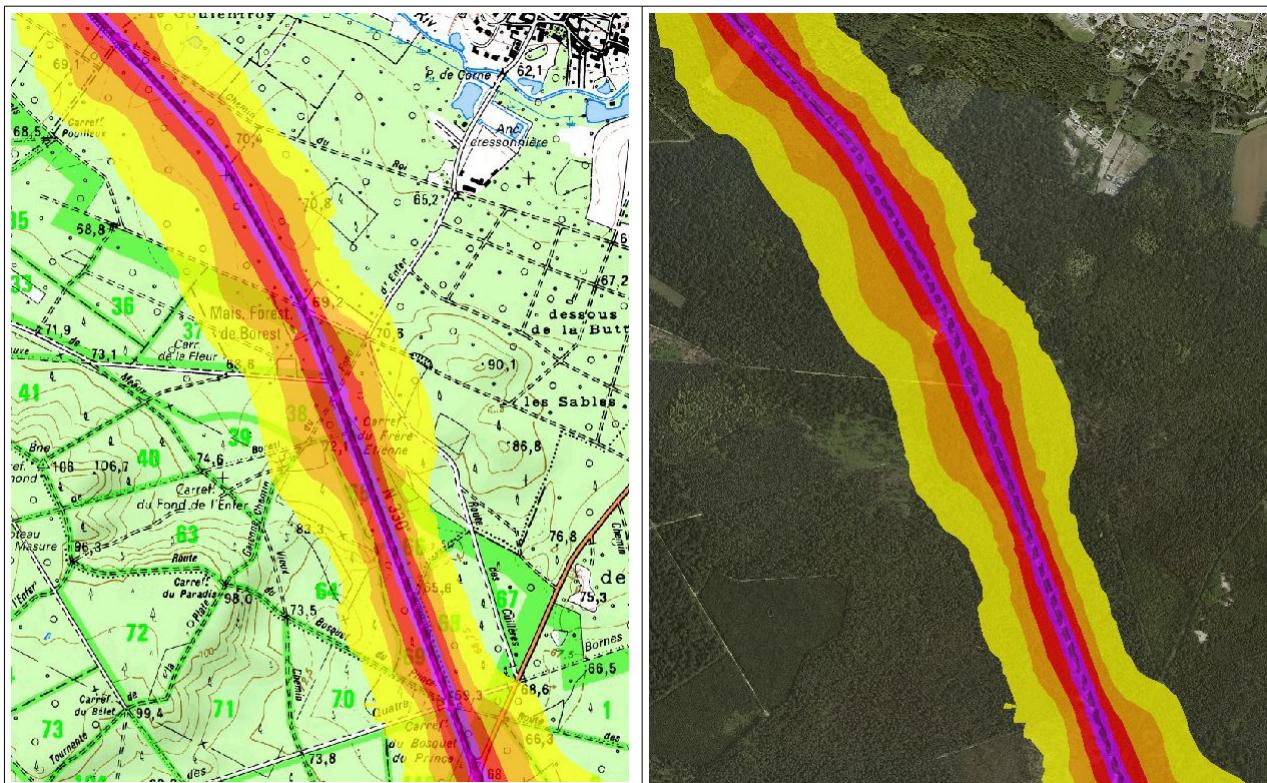
- ♣ la hiérarchisation des opérations,
 - ♣ la définition des contours maximalistes des zones en dépassement de seuil.
-
- **2 cartes de « type a »** : représentation graphique des zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit :

 - **1 carte de « type b »** : extraction graphique des secteurs affectés par le bruit découlant des arrêtés préfectoraux de classement sonore du 28 décembre 1999 pour les secteurs concernés par la directive.

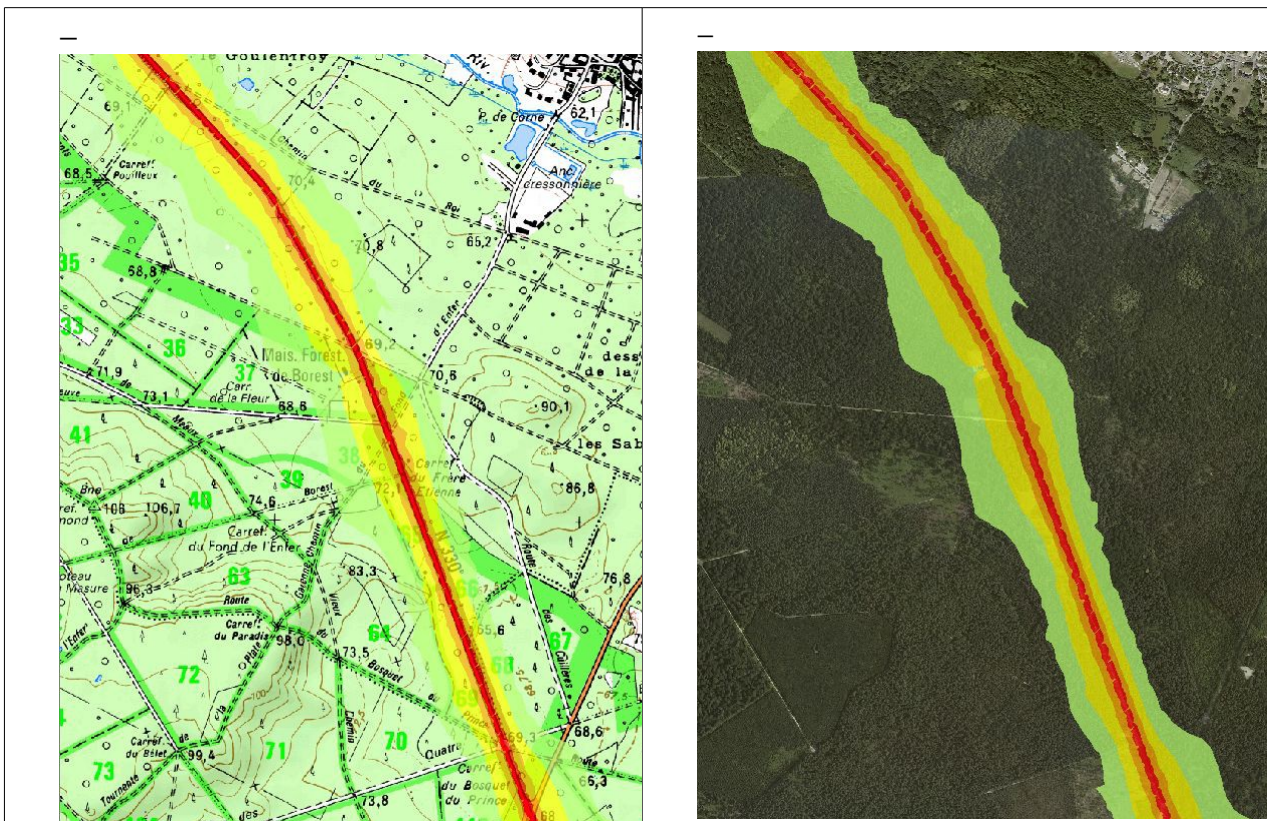
 - **2 cartes de « type c »** : zones de dépassement des seuils, qui feront l'objet d'études plus fines afin de :
 - valider ou non les dépassements de seuil notamment par des mesures in-situ/modélisation,
 - vérifier l'éligibilité* des bâtiments d'habitations. (* :conditions d'antériorité, isolement existant, etc.)

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

Cartes de « type a »



Indicateur Lden de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus
par tranche de 5 dB(A)

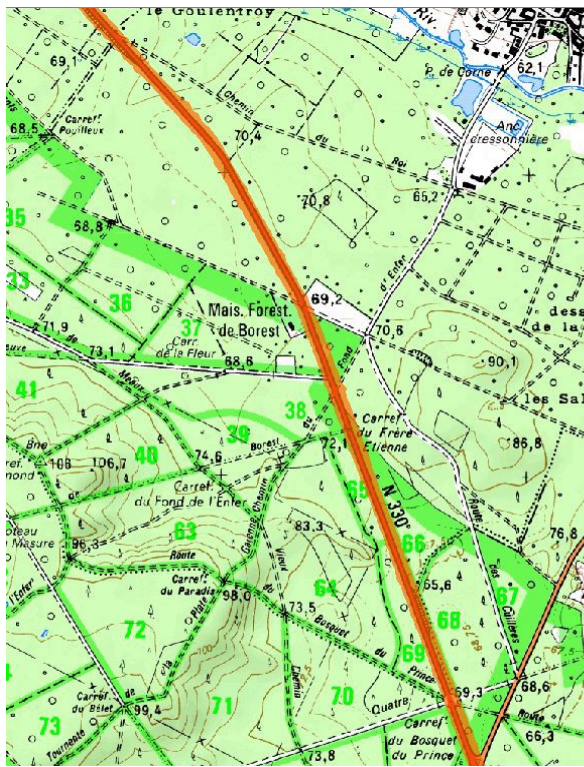


– Indicateur Ln de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus
par tranche de 5 dB(A)

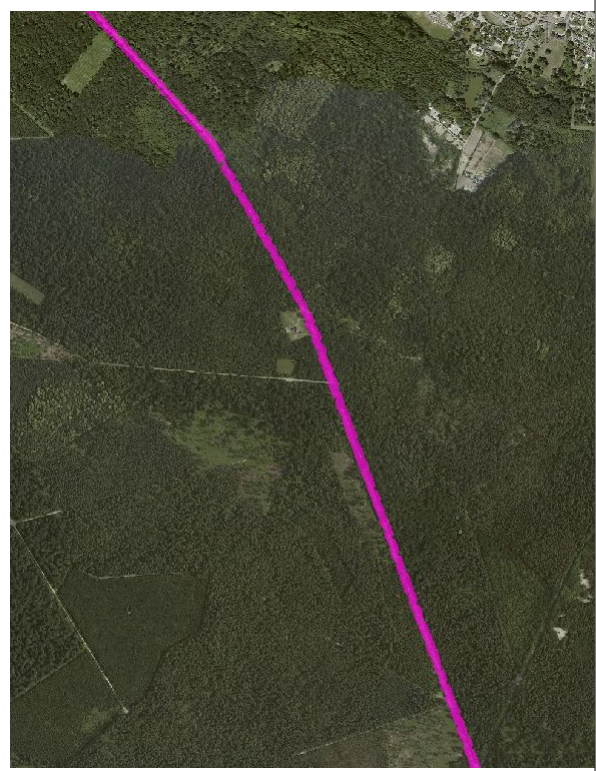
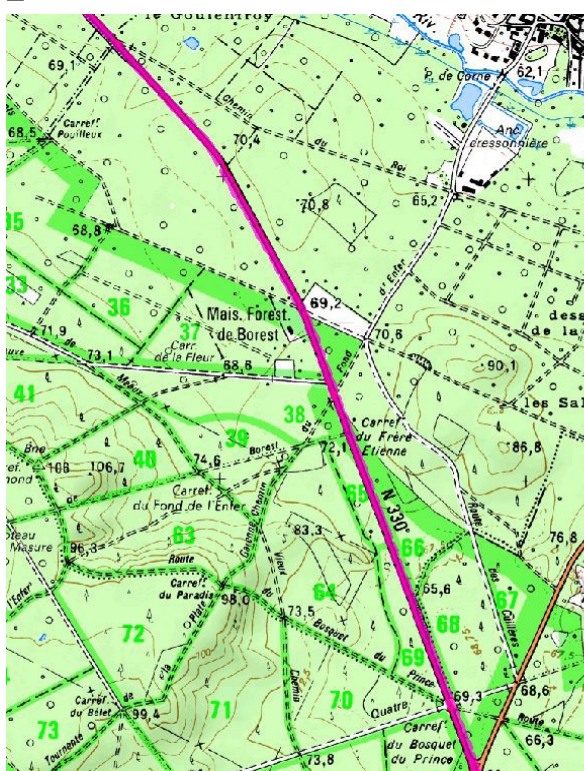
Carte de « type b »



Cartes de « type c »



-Lden supérieur à 68 dB(A)



-Ln supérieur à 62 dB(A)

Cartes de « type d »

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.

Infrastructures routières

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	505	214	0	2
	RN31	8640	3661	1	7
	RN1031	2649	1122	0	3
	RN324	381	161	0	0
	RN330	1471	623	0	0
L _n > seuil	RN2	327	139	0	2
	RN31	5441	2306	1	3
	RN1031	1203	510	0	1
	RN324	260	110	0	0
	RN330	1624	688	0	0

Infrastructures routières

Ratio de l'INSEE EN 2011: 2,36 personnes par logement
cf(<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CS343.pdf>)

Infrastructures ferroviaires

Sur la section de ligne classique entre Creil et la limite territoriale d'Île-de-France, l'observatoire du bruit a mis en évidence 73 bâtiments Points Noirs du Bruit (PNB) potentiels.

Sur les 73 PNB potentiels identifiés en 2008-2009 sur le linéaire de voies ferrées concerné par la cartographie européenne, on dénombre 450 logements, soit une population exposée à des valeurs supérieures aux seuils PNB estimée à 1350 personnes (sur la base de 3 personnes par logement).

Aucun bâtiment sensible n'a été identifié à cette occasion.

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 : 03 août 2013 ;
- réseau autoroutier : 26 juillet 2013 ;
- réseau routier départemental : 20 novembre 2013 ;
- réseau communal : 31 juillet 2014.

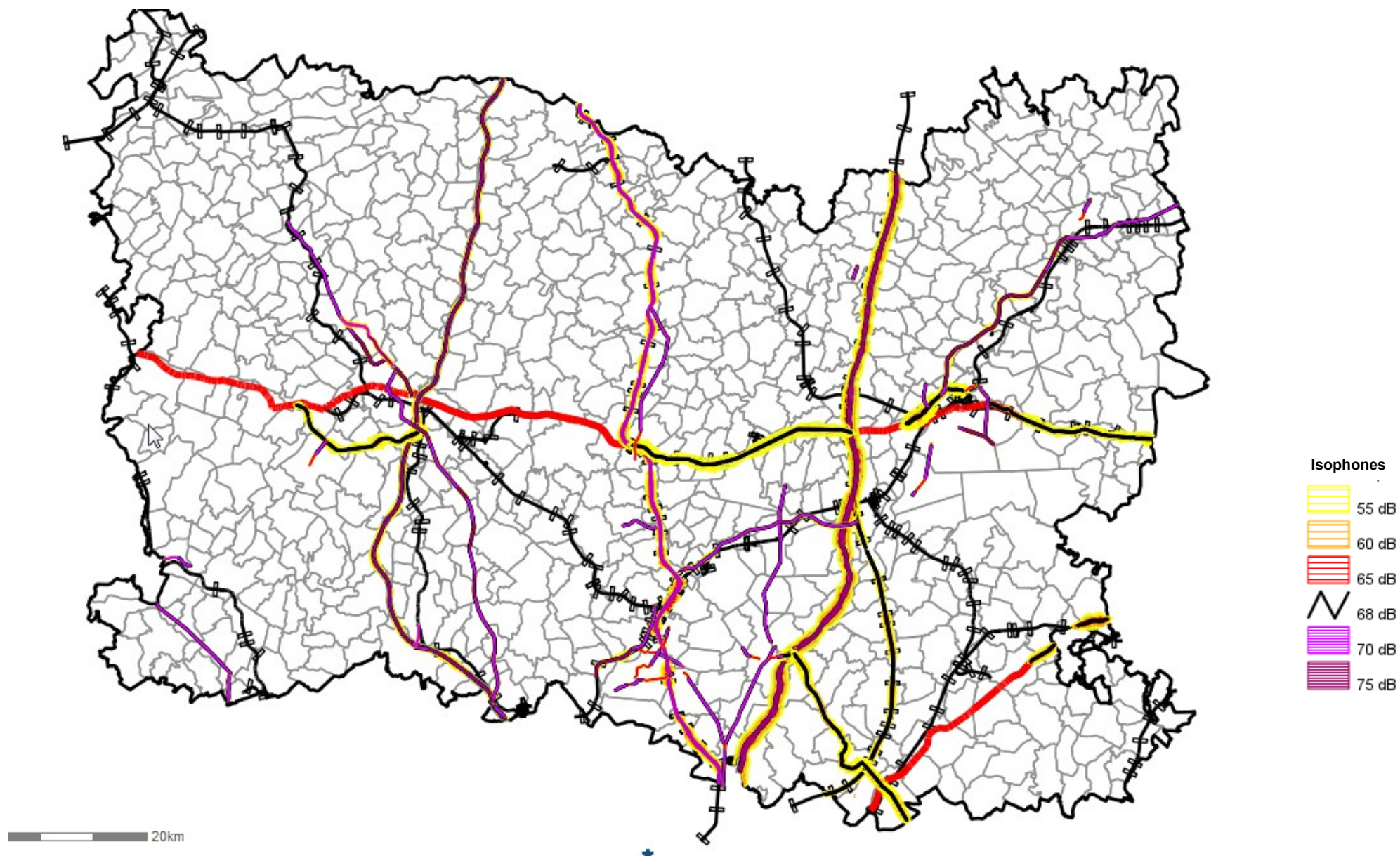
Ces cartes sont disponibles sur le site Internet de la DDT dont le lien est le suivant :

http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=cartelie_bruit&service=DDT_60

A noter que seuls les axes concernés par la seconde échéance sont représentés sur cette cartographie. Les déviations de la RN31 (contournement de Beauvais / déviation autour de Breuil le Sec, Nointel et Catenoy) n'apparaissent pas car elles sont intervenues sur le réseau de la première échéance (année de référence 2007), postérieurement à leur mise en service (2008 et 2012).

Cependant, les cartes seront actualisées ultérieurement.

Carte de bruit des infrastructures de transports terrestres dans l'Oise (2ème échéance)



– Infrastructures routières concédées

Axe	Point de départ	Point d'arrivée	Longueur	Gestionnaire
A1	Plailly	Conchy les Pots	61,4 km	SANEF
A16	Chambly	Bonneuil les Eaux	69,9 km	SANEF

Les infrastructures routières concédées ne sont pas concernées par la 2ème échéance du PPBE. Elles ont cependant fait l'objet d'une mise à jour par la SANEF.

– Infrastructures routières non concédées

Axe	Point de départ	Point d'arrivée	Longueur	Gestionnaire
RN2	Lévignen	Vauciennes	11,2 km	DIR Nord
RN31	Saint Germer de Fly	Courtieux	115 km	DIR Nord
RN324	Senlis	Senlis	1,3 km	DIR Nord
RN330	Lagny le Sec	Senlis	17,5 km	DIR Nord

– Infrastructures ferroviaires

Ligne	Point de départ	Point d'arrivée	Longueur	Gestionnaire
LGV 226 000	Ver sur Launette	Conchy les Pots	63 km	RFF
272 000	Rouvroy les Merles	La Chapelle en Serval	70 km	RFF

Les données utilisées pour répertorier les segments de voies supportant plus de 30 000 circulations annuelles sont celles établies sur l'année de référence 2010 et sont susceptibles d'avoir évoluées depuis.

En effet, compte-tenu du fait que le trafic fret ait sensiblement fléchi ces dernières années, certains segments affichés pourraient à la date de publication de l'arrêté (2013), ne plus supporter un tel niveau de trafic et seraient donc susceptibles d'être exclus du périmètre de la phase 2 du PPBE.

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

Le projet de PPBE relevant de la compétence de l'État 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 (DREAL - service Déplacements Infrastructures Transport), les directions interdépartementales des routes Nord et Nord-Ouest (DIR Nord et DIR Nord-Ouest, gestionnaires des routes nationales non concédées) et la direction régionale de Réseau Ferré de France (RFF, 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 2ème phase est menée, à l'identique du PPBE 1ère phase, 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 quatre premières étapes suivantes ont été réalisées, pour la 1ère échéance :

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 CEREMA,
- la mise en place d'un système d'information géographique (SIG),
- les études préliminaires de localisation des PNB nationaux ont été priorisé selon l'importance de l'exposition . Une seconde phase d'étude permettra d'analyser les secteurs restants. La première phase a permis d'identifier les secteurs ci-dessous listées, grâce à l'analyse brute de l'Observatoire du Bruit des Transports Terrestres qui est une vision de l'exposition au bruit à 20 ans, soit en 2019 (par rapport au classement sonore de 1999).

Voie	Communes	Nombre de PNB potentiels	Commentaires
N2	Gondreville	10	Projet en cours d'étude
	Vaumoise	8	Etude de la déviation réalisée, travaux à venir
N31	Breuil le Sec Nointel et Catenoy	Les bâtiments potentiellement PNB ont dû être pris en compte dans le cadre de l'étude de mise à 2*2 voies de la N31	
N330	Lagny le Sec	25	-
Total		43	-

Le bureau d'études ORFEA a été mandaté par la DREAL Picardie afin de mener des études acoustiques, d'établir la liste des propriétaires potentiellement concernés par le traitement du bruit par isolation de façade, d'effectuer les diagnostics acoustiques, de réaliser les visites in-situ, et de modéliser et d'alimenter une base de données avec les informations recueillies.

Le CEREMA (anciennement CETE) également mandaté par la DREAL, assure la maîtrise d'œuvre pour le compte de la DDT de l'Oise.

Les secteurs de la N2 et la N31 font déjà l'objet d'études en tant que projets neufs, ainsi la nuisance sonore sera prise en considération notamment pour les habitations potentiellement PNB. De plus, les textes s'appliquant dans ce cadre sont plus exigeants en termes de protections acoustiques.

Enfin, le secteur de Lagny le Sec fait l'objet d'une étude permettant la confirmation du caractère PNB des bâtiments par analyses et diagnostics in-situ des façades. Cette étude a été menée par l'entreprise ORFEA avec l'appui du CEREMA auprès de la DDT de l'Oise et de la DREAL Picardie . Les résultats figurent au §II.4.1.

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 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, le bureau d'études ORFEA a été mandaté par la DREAL Picardie afin de mener des études acoustiques, d'établir la liste des propriétaires potentiellement concernés par le traitement du bruit par isolation de façade, d'effectuer les diagnostics acoustiques, de réaliser les visites in-situ, et de modéliser et d'alimenter une base de données avec les informations recueillies.

Le CEREMA (anciennement CETE) également mandaté par la DREAL, assure l'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de la DDT de l'Oise.

Les secteurs de la N2 et la N31 font déjà l'objet d'étude en tant que projet neuf, ainsi la nuisance sonore sera pris en considération notamment pour les habitations potentiellement PNB. De plus, les textes s'appliquant dans ce cadre sont plus exigeant en termes de protections acoustiques.

Enfin, le secteur de Lagny le Sec fait l'objet d'une étude permettant la confirmation du caractère PNB des bâtiments par analyse et diagnostics in-situ des façades. Cette étude a été menée par l'entreprise ORFEA avec l'appui du CEREMA auprès de la DDT de l'Oise et la DREAL Picardie . Les résultats figurent au §II.4.1.

Etape 3 - Etablissement du PPBE

A partir des propositions faites par les différents gestionnaires, la DDT 60 a rédigé, en collaboration avec le CEREMA , un projet de PPBE de l'État synthétisant les mesures proposées.

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.

- 17 juillet 2014 : transmission du projet de PPBE aux gestionnaires des réseaux concernés par cette seconde phase .

Le calendrier arrêté pour réunir à deux reprises ce comité est le suivant :

- 22 septembre 2014 : présentation du projet de PPBE et de l'annonce de la consultation publique;
- 8 au 12 décembre 2014, à l'issue de la consultation publique : présentation intégrant les avis du public et les éléments de réponse fournis par les gestionnaires concernés ; cette consultation pourra être effectuée par voie électronique

La consultation du public s'est déroulée du 06 octobre au 08 décembre 2014 et a été proposée :

- sur le site Internet de la DDT : <http://www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr/le-ppbe-2eme-phase-r572.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 : tous les jours de 9h00 à 11h00 et de 14h00 à 16h00.

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

Le présent document constitue le PPBE définitif approuvé par arrêté préfectoral du 18 février 2015 et publié sur le site internet de la DDT de l'Oise.

L'étape 4 relative à la mise en œuvre du PPBE de l'État est conduite jusqu'en 2014 où **l'étape 5** d'évaluation est menée sur le PPBE 1ère échéance (cf §V.2 « Les mesures de réduction réalisées »).

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.

La campagne de résorption des points noirs du bruit du PPBE 1ère échéance, à d'ores et déjà permis de traiter 18 logements par isolation de façade, le long de la RN2.

A ce jour, dans le cadre du PPBE 2ème échéance, 11 propriétaires ont également fait l'objet de conventions pour le traitement du bruit engendré par le réseau routier national le long des RN31 et RN330.

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 a été effectuée par le CEREMA 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. La DDT et le CEREMA ont identifiés les secteurs soumis à des dépassements de seuils qui ont fait l'objet d'investigations par le bureau d'études ORFEA, mandaté par la DREAL, pour la réalisation de cette mission.

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	6	120

La fiabilisation menée par le CEREMA 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.

Le contournement sud de Beauvais par la RN 31 a été mise en service en février 2008.

La déviation de la RN31 autour des communes de Breuil le sec, Nointel et Catenoy, a été mise en service en juillet 2012.



RN 31, à hauteur de l'échangeur avec Breuil-le-Sec

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 qui sont présentés sont issus de la démarche qui avait été retenue en 2010 lors de la rédaction des PPBE SANEF de la première échéance à savoir :

- Reprise des résultats issus des modélisations en 3D réalisées dans le cadre des cartographies sonores européennes et de l'observatoire du bruit SANEF, sur la base des données précises de sol, de bâti et de trafics sur chaque bâti sensible, permettant d'identifier tous les PNB existants sur l'ensemble du linéaire.
- Utilisation du critère d'antériorité pour éliminer les bâtis non ayant droits.
- Vérification des isolations de façade déjà réalisées pour en déduire les bâtis restant à traiter.
- Recherche de la protection la mieux adaptée compte tenu de la densité du bâti, des caractéristiques d'implantation de la voie, de la topographie du site et des dépassements de seuils existants.



Autoroute A1 à proximité de Senlis (Source : DDT/60SAUE)

SANEF a choisi de présenter tous les bâtiments dépassant les seuils réglementaires appliqués à chaque infrastructure en fonction de l'année de mise en service.

Par la suite, on distinguera donc les seuils suivants :

- Seuils PNB (Point Noir Bruit) : voir le paragraphe 2.1
- Seuils LB (Loi Bruit) : 65 dB(A) pour le LAeq(6h-22h) et le LAeq(22h-6h)
- Seuils PN (Projet Neuf) : 60 dB(A) pour le LAeq(6h-22h) et 55 dB(A) pour le LAeq(22h-6h)

Les résultats donnés ci-dessous 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 en valeur exacte (sans l'arrondi à 50 personnes près préconisé dans le cadre de la cartographie), afin de faire apparaître toutes les sections présentant des PNB.

L'évaluation des personnes a été réalisée à partir d'un décompte de 2 personnes en moyenne par logement (nombre de logements définis selon la nature et les caractéristiques du bâti : individuel ou collectif, volume et surface au sol en complément pour le collectif).

Comme le montre le tableau ci-après, il n'y a pas d'établissements sensibles (santé, enseignement) concernés par le dépassement de seuil PNB aux abords des autoroutes SANEF dans le département de l'Oise.

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	46	22	0	0
Total	46	22	0	0

Le tableau ci-après donne le détail par commune pour les dépassements de seuil PNB pour les bâtiments d'habitations identifiés par l'Observatoire du bruit SANEF mis à jour en 2012.

Les bâtiments ayant déjà fait l'objet d'isolation de façade ou n'ayant pas l'antériorité ne sont pas repris dans les « à traiter ».

Communes de l'oise	Axe	bât* sup seuil PNB	log* sup seuil PNB	bât* sans antériorité	log* sans antériorité	bât* déjà traités	log* déjà traités	bât* à traiter	log* à traiter
Canly	A1	8	8	0	0	6	6	2	2
Remy	A1	1	1	0	0	1	1	0	0
Roberval	A1	7	7	1	1	3	3	3	3
Senlis	A1	3	3	0	0	3	3	0	0
Villeneuve-Sur-Verberie	A1	2	2	2	2	0	0	0	0
Total		21	21	3	3	13	13	5	5

* bât. : bâtiment - log. : logement

II.4.3 – Réseau ferroviaire

La résorption des situations critiques sur le réseau existant

La mise en place de l'Observatoire du bruit, piloté par le Préfet a permis d'améliorer la connaissance des phénomènes aux abords du réseau ferré national et ainsi d'orienter au mieux la stratégie de RFF de lutte contre le bruit des transports terrestres, engagée depuis la loi du 31 décembre 1992.

Aucune opération spécifique de résorption de points noirs du bruit ferroviaire n'a été réalisée pour le moment sur le territoire picard.



Gare de Breteuil-Embranchement, entre Creil et Longeau (Source : DDT/60SAUE)

Les actions de réduction du bruit ferroviaire sur les infrastructures existantes

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.

La maintenance régulière de la direction régionale Nord – Pas-de-Calais – Picardie de RFF sur l'infrastructure des lignes qui traversent la Picardie se poursuivra dans les années à venir, avec notamment les opérations de meulage préventif des rails et des vérifications systématiques de la géométrie des voies et des rails déclenchées, 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 poursuivra dans les années à venir, avec notamment plusieurs campagnes de travaux programmées dans différentes gares et sur certaines lignes de la région. Les opérations de rénovation prévues dans les cinq prochaines années mais n'ayant aucune valeur certaine sont présentées sur les cartes ci-dessus.

Au-delà de toutes les actions et travaux menés par RFF dans sa lutte contre le bruit, l'amélioration continue du matériel roulant, opérée par les entreprises ferroviaires et les constructeurs, participe à la limitation des nuisances sonores.

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.

Un point noir du bruit est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre des réseaux routier ou ferroviaire nationaux, et qui répond aux critères acoustiques et d'antériorité suivants :

Valeurs limites aux contributions sonores en dB(A) (dépassement d'une seule de ces valeurs nécessaire)			
Indicateurs de bruit	Route	Fer	Cumul route + fer
Lden*	68	73	73
Ln^{night}*	62	65	65
LAeq(6h-22h)**	70	73	73
LAeq(22h-6h)**	65	68	68

* **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).

** **LAeq** : Niveau de pression acoustique continue équivalent. Comme le niveau sonore d'une source varie dans le temps, il est nécessaire de calculer la moyenne énergétique sur une durée donnée (Leq) afin d'observer et de comparer différentes valeurs. Lorsque cette valeur est pondérée A, on la nomme LAeq.

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'État 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
L _{Aeq} (6h-22h)	65	68	68
L _{Aeq} (22h-6h)	60	63	63
L _{Aeq} (6h-18h)	65	-	-
L _{Aeq} (18h-22h)	65	-	-

Les objectifs acoustiques pour les seuils LB et PN, sont de faire passer les niveaux sonores en-dessous des seuils, à savoir :

- Seuils LB (Loi Bruit) : 65 dB(A) pour le L_{Aeq}(6h-22h) et 60 pour le L_{Aeq}(22h-6h)
- Seuils PN (Projet Neuf) : 60 dB(A) pour le L_{Aeq}(6h-22h) et 55 dB(A) pour le L_{Aeq}(22h-6h)

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
$D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-22h) - 40	$I_i(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
$D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-18h) - 40	$I_i(22h-6h) - 35$	
$D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (18h-228h) - 40	-	
$D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (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 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.

Les zones calmes sont définies comme des « espaces extérieurs remarquables » par leur faible exposition au bruit, dans lequel l'autorité qui établit le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition, compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues » (article L.572-6 du code de l'environnement).

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés.

Dans le cadre d'un groupe de travail piloté par la DREAL, une réflexion a été menée par les gestionnaires des infrastructures. Ce travail a permis d'identifier des zones calmes potentielles, et de mener une réflexion sur les objectifs propres à chacun des gestionnaires

La LGV Nord et la ligne classique Paris – Amiens – Lille (272000) constituent des axes ferroviaires structurants supportant un trafic conséquent. Dans l'Oise, et notamment sur les axes précités, plusieurs projets de développement et de modernisation sont à l'étude. Ceux-ci pourraient être contraints par l'instauration de zones calmes dans leur environnement proche.

L'intérêt de ces zones n'est pas remis en question par RFF mais leur localisation doit être judicieuse, c'est-à-dire dans les endroits d'ores et déjà reconnus pour leur paisibilité, permettant ainsi de ne pas pénaliser le développement et l'usage des infrastructures de transport.

Pour ces raisons, RFF n'a pas identifié de zones calmes aux abords des voies ferrées, considérant par ailleurs que cela serait contraire aux engagements relatifs au ferroviaire du Grenelle de l'Environnement et de la Commission Mobilité 21.

La SANEF n'a pas identifié de zones calmes aux abords de ses infrastructures.

V – LA DESCRIPTION DES MESURES REALISEES, ENGAGEES OU PROGRAMMEES

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

Ainsi, dans le cadre des actions de prévention, la mise à jour est en cours.

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 significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (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.

La 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 isollements 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 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 DDT 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.

Lors du 1er classement sonore la détermination de la catégorie sonore a été 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.

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. Les infrastructures ont été classées en cinq catégories selon le tableau ci-dessous, conformément à la loi en vigueur à cette période :

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

Révision du classement sonore des voies

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 classement sonore est en cours de révision dans l'Oise et sera consultable en ligne dès sa révision approuvée par les autorités compétentes (Préfet), à l'horizon 2015.

L'arrêté du 23 juillet 2013 modifie l'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.

En cohérence avec l'arrêté du 30 novembre 1999 relatif aux infrastructures ferroviaires, il distingue les voies ferroviaires conventionnelles de celles à grande vitesses et routières.

Voici donc les différents niveaux sonores de référence qui sont pris en compte dans la révision du classement des voies :

Tableau1 : Catégories de classement sonore des infrastructures routières ou LGV

Catégorie de classement de l'infrastructure routière ou LGV	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 routière ou LGV
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

Tableau 2 : Catégories de classement sonore des voies ferrées classiques (hors LGV)

Catégorie de classement de la voie ferrée classique (hors LGV)	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 la voie ferrée classique (hors LGV)
1	L > 84	L > 79	d = 300 m
2	79 < L > 84	74 < L > 79	d = 250 m
3	73 < L > 79	68 < L > 74	d = 100 m
4	68 < L > 73	63 < L > 68	d = 30 m
5	63 < L > 68	58 < L > 63	d = 10 m

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.

Les observatoires du bruit sont actualisés régulièrement au regard des actions de résorption qui sont menées.

V.2 – LES MESURES DE REDUCTION REALISEES

V.2.1 – Réseau routier non concédé

Les travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage DREAL Picardie à l'occasion de la réalisation des déviations de :

- RN31/Clermont à Catenoy, mise en service en juillet 2012,
- RN31/Rocade Nord est de Compiègne, mise en service en septembre 2011,
- RN2/Doublement de la déviation de Nanteuil le Haudouin, mise en service en décembre 2012.



RN 31, déviation de Breuil-le-Sec, Nointel et Catenoy (source DREAL Picardie)

Les travaux d'entretien préventif et significatif des chaussées (>500ml) qui ont été réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la DIR Nord en 2012 et 2013 sont les suivants :

Année	Voie	Localisation	PR Début	PR Fin	Type de travaux
2012	RN31	Trosly-Breuil	96+8001	97+400	Réhabilitation des chaussées – Assises et roulement
2013	RN31	Trosly-Breuil	96+050	96+800	Réhabilitation des chaussées – Assises et roulement
2013	RN330	Le Plessis Belleville	4+000		Réfection du giratoire – Assises et roulement
2013	RN330	Ermenonville / Senlis	13+190	15+290	Réfection des couches de roulement

Les actions de protection acoustique de façade suivies par le CEREMA sont recensées dans le tableau ci-dessous. Il s'agit des opérations qui ont débutées à partir de 2012 sur la **RN 2**.

Commune	Voie	Nombre	Coût
Peroy-les-Gombries	Route nationale 2	2	52 K€
Vauciennes	Route nationale 2	10	20 K€
	Rue de l'Eglise	1	10 K€
	Rue de Varsovie	3	34 K€
Levignen	Rue de la Morinaude	2	15 K€

Actuellement, la campagne de réalisation de protections acoustiques se poursuit le long des RN 31 et RN 330 (voir § VI.1).

D'autres opérations réalisées dans le cadre du programme d'aménagement des routes du contrat de plan État/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 :

Les caractéristiques des travaux de protection à la source (murs anti bruit) et des protections de façades d'habitations réalisés sur ces voies sont les suivantes :

Voie	Communes	Bâtiments concernés	Travaux réalisés
RN31	Breuil-le-sec	10 maisons	Mur anti-bruit sur 270 m de long et 3,70 à 4,5 m de hauteur
RN31	Choisy au Bac	Hameau du Buissonnet	Mur anti-bruit sur 300 m de long et 1,50 m de hauteur.
		6 maisons	Protection de façades
RN31	Clairoix	Lotissement des Tambouraines	Merlon en terre sur 450 m de long et 3,5 m de hauteur
		7 maisons	Protection de façades
RN2	Nanteuil le Haudouin	1 lotissement(*), 1 maison et 1 hôpital	Protection de façades
			Mur anti-bruit sur 210 m de long et 2 m de hauteur

(*) un certain nombre de maisons du lotissement sera impacté par la réduction du bruit obtenue grâce au mur anti-bruit. Des protections de façades compléteront le dispositif sur la maison pour laquelle le mur ne suffit pas.

V.2.2 – Réseau routier concédé

Dans la mesure où les propriétaires ont accepté les travaux et que le bâtiment vérifiait le critère d'antériorité, des mesures de réduction ont été prises pour tous les dépassements de seuils identifiés.

Dans le cadre du plan d'investissement des Engagements Verts initié en 2010, SANEF réalise un programme de protection sonore qui comprend l'ensemble des bâtiments en dépassement de seuil actuellement identifiés mais également ceux susceptibles de le devenir d'ici la fin de la concession compte tenu des prévisions d'évolution de trafic (fin de concession actuellement fixée à fin 2029).

Isolations de façades :

Commune	Identification site	Isolations de façade réalisées
Canly	A1-PR65+000 à 65+200-S1	6
Chevrieres	A1-PR60+500-S2	7
Le Fayel	A1-PR64+000-S2	5
Remy	A1-PR70+500-S1	1
Roberval	A1-PR55 à 55+200-S1	13
	A1-PR55+500-S1	
	A1-PR55+750 à 55+880-S1	
	A1-PR55+800 à 56-S2	
Senlis	A1-PR41+350 à 41+500-S1	7
Thiers-Sur-Theve	A1-PR36+500-S1	1
Villeneuve-Sur-Verberie	A1-PR52+250-S2	7
	A1-PR52+750-S2	



Ecran anti-bruit sur l'autoroute A16 à Therdonne

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 mise 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 Ligne à Grande Vitesse (LGV) 226000 Gonesse-Lille, traverse le département du nord au sud,
- la section de la ligne n° 272000 Paris Nord-Lille située entre Creil et la limite territoriale de la région Ile de France,

Les budgets nationaux engagés dans le cadre du protocole d'accord national signé avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) en 2009 ont été totalement consommés.

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 dénombrèrent sur la **RN2** le plus grand nombre de personnes exposées au bruit.

Sur cet axe, après la mise en service du doublement de la déviation de Nanteuil le Haudouin, le programme 2009/2014 de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) concerne l'aménagement à 2x2 voies des déviations de Gondreville et Vaumoise. Ces opérations sont en cours avec des prévisions de mise en service en 2017. 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
Vaumoise	7 maisons	Protection de façades
Gondreville	10 maisons	Merlon

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.

Par ailleurs, la fiabilisation de l'observatoire réalisée par le CEREMA 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.

V.3.2 – Réseau routier concédé

Le détail par commune des actions programmées par SANEF dans les 5 prochaines années est donné dans le tableau ci-dessous :

Commune	Identification site	Nombre de PNB 2012	Proposition de résorption
Canly	A1-PR65+000-S1	2*	IF
Roberval	A1-PR55+250-S1	1	IF
	A1-PR55+500-S1	1	IF
	A1-PR55+750-S1	1	IF

* Les propriétaires actuels de ces logements ont refusé la proposition d'isolation de façade de la part de SANEF. Ces logements pourront faire l'objet d'une nouvelle proposition en cas de changement de propriétaire.

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'État. 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 État-Régions. La contribution financière de l'État est imputée sur les crédits d'investissement de la Direction des Routes.

Le bureau d'études ORFEA a été mandaté par la DREAL pour réaliser 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, ORFEA a présenté l'estimation suivante des travaux à réaliser :

Axes	Nom des communes	Coût des travaux (k€)
RN2	Levignen - Vauciennes	40
RN31	Arsy	7,3
RN330	Lagny le Sec – Le Plessis Belleville	48
Total		95,3

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 les conventions aux propriétaires concernés.

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 :

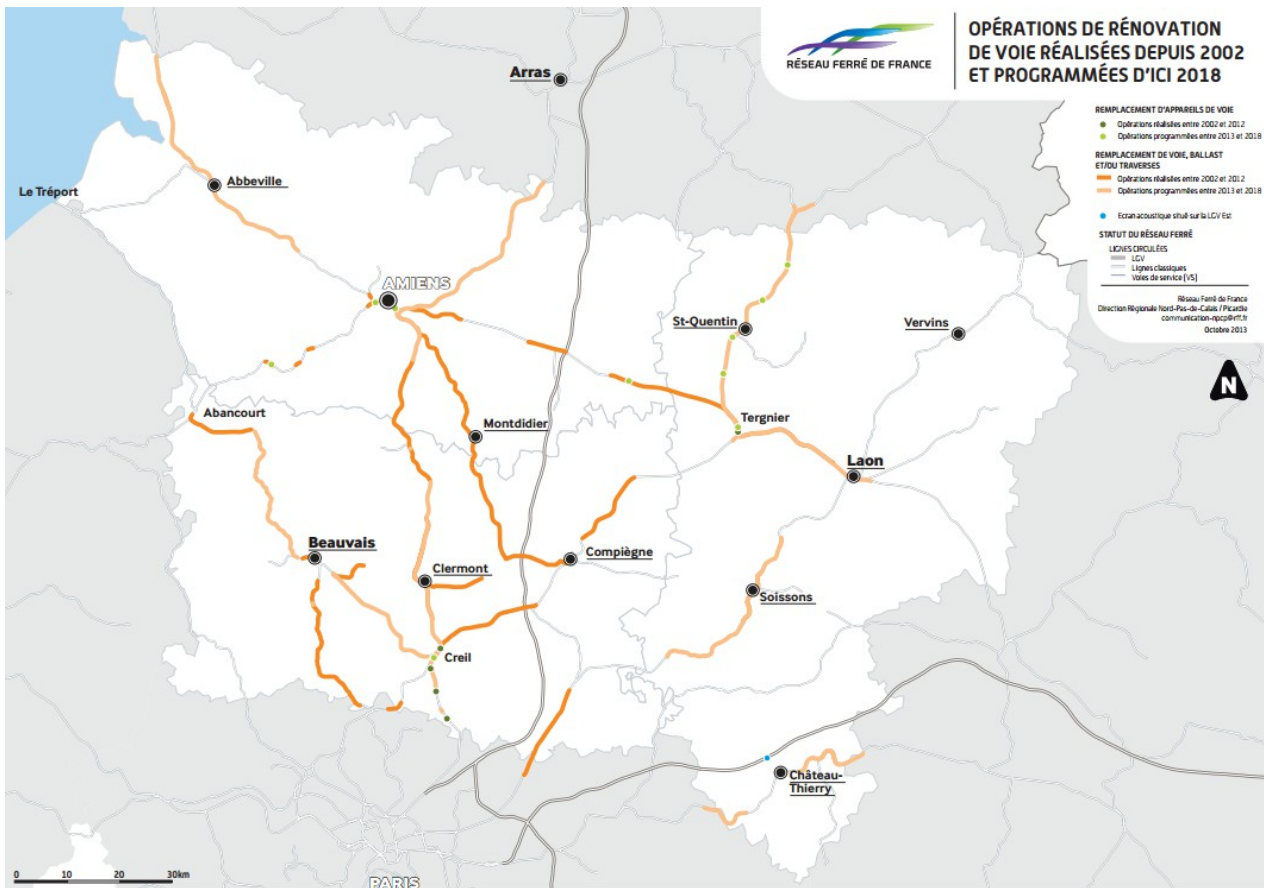
Axe	Communes	Travaux	Coût (k€)
RN2	Gondreville - Nanteuil le Haudoin	Mur anti-bruit	870
RN1031	Clairoix "Les Tambouraines"	Merlon en terre	67,5
RN31	Choisy au Bac – Clermont-Catenoy	Murs anti-bruit	676
Total			1 613,50

VI.2 – RESEAU ROUTIER CONCEDE

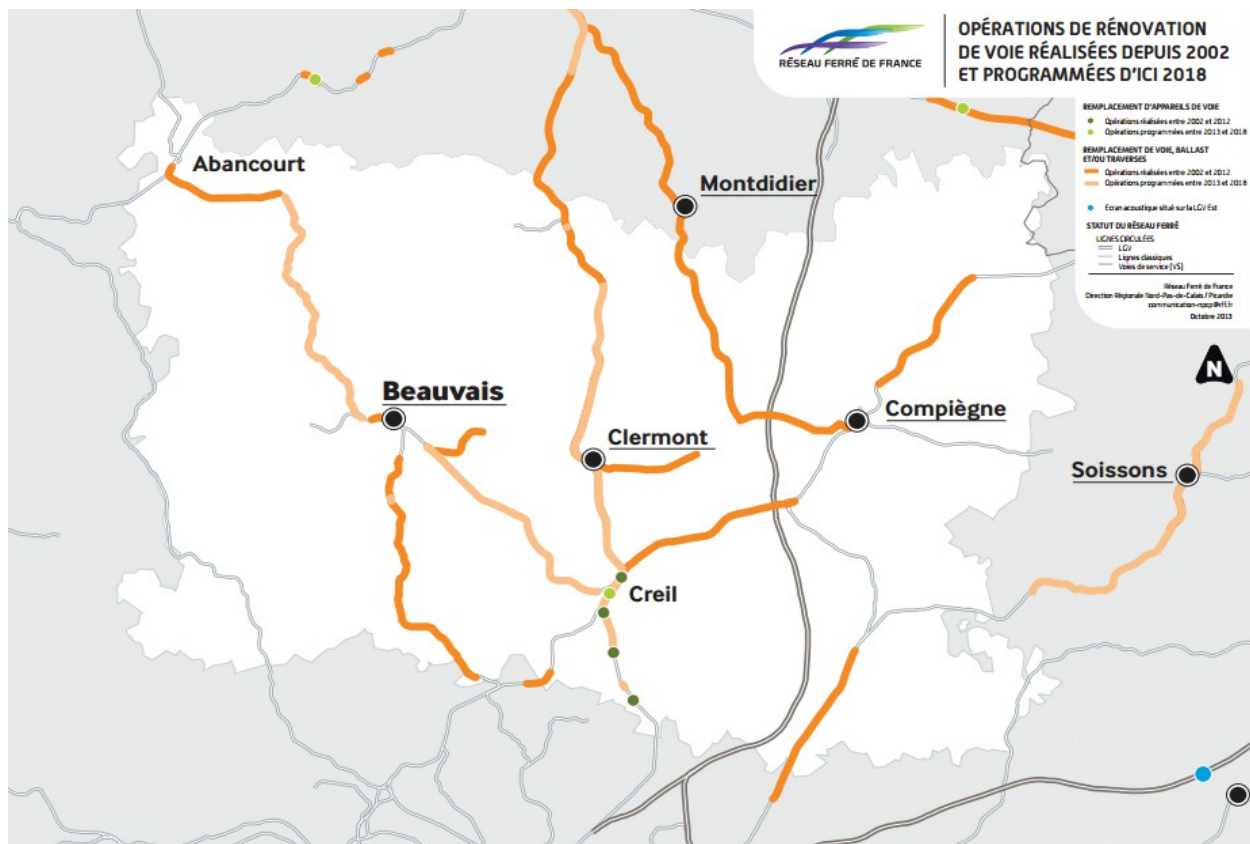
Les opérations visant à traiter l'infrastructure ainsi que les opérations mixtes (traitement de l'infrastructure complété par l'isolation acoustique des façades) sont financées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le cas échéant, dans le cadre de contrats, d'investissements signés avec l'État.

VI.3 – RESEAU FERROVIAIRE

Diverses opérations de rénovation des constituants de la voie (traverses, rails, ballast, appareils de voie...), partielles ou complètes, ont d'ores et déjà été menées sur le territoire picard. Les opérations de rénovation programmées pour les cinq prochaines années sont présentées sur les cartes ci-après :



Opérations de rénovation de voies jusqu'en 2018 en Picardie



Opérations de rénovation de voies jusqu'en 2018 dans l'Oise

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 de la première tranche de la résorption des points noirs de bruit sur la RN2, et de la seconde tranche actuellement en cours sur les RN31 et RN330, 63 logements seront traités, soit une population estimée à 149 personnes, qui 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 dizaine de personnes à l'exposition au bruit des transports terrestres.

VIII.3 – RESEAU FERROVIAIRE

73 bâtiments potentiels PNB dénombrés le long de la ligne 272000, dont :

- 26 bâtiments de type habitat collectif et individuel groupé ;
- 47 bâtiments de type logement individuel.

Un bâtiment peut inclure plusieurs logements (type habitat collectif ou individuel groupé). Le nombre précis de logements est donc inconnu.

La population exposée est estimée à 135 personnes.

Il est important de noter que le nombre de bâtiments et celui de personnes exposées sont issus d'une estimation statistique.

Ces chiffres restent à modérer, aucune étude détaillée n'ayant été conduite sur les PNB le long de cette ligne.

Aucune opération de résorption de Points Noirs du Bruit n'est actuellement envisagée.

IX – LE RÉSUMÉ 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 8 200 véhicules que sont les autoroutes **A1** et **A16**, les routes nationales **RN2**, **RN330**, **RN1031** et **RN31** ;
- * les infrastructures ferroviaires (TMJA supérieur à 82 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'État pour les sections dépassant les seuils précisés ci-dessus, fixés au titre de la deuxième 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'État permet de présenter le bilan des actions réalisées entre 2011 et 2014 ainsi que le programme des actions envisagées jusqu'en 2019 par les maîtres d'ouvrage des grandes infrastructures de transport terrestre (RFF, SANEF et DREAL de Picardie) concernés.

L'enjeu du PPBE de l'État est d'assurer une cohérence entre les actions des gestionnaires des grandes infrastructures nationales sur le département de l'Oise entre la 1ère et la 2nde échéance du document.

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 (en cours) a abouti à l'établissement d'un projet de PPBE qui a été présenté en consultation du public du 06 octobre au 08 décembre 2014. Aucune observation n'a entraîné la modification du PPBE sur le fond. A la suite, le comité de suivi a été consulté et n'a émis aucune remarque.

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 06 octobre au 08 décembre 2014. Le projet de PPBE était consultable :

- sur le site Internet de la DDT : <http://www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr/le-ppbe-2eme-phase-r572.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 : tous les jours de 9h00 à 11h00 et de 14h00 à 16h00.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (le Courrier Picard du 03 octobre 2014).

X.1 – SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS FORMULÉES

Il convient de noter que seule une observation sur les éoliennes a été recueillie sur le registre électronique, et elle n'est pas en lien avec le projet de PPBE de l'État (le registre sous format papier n'a reçu aucune visite).

X.2 – CONCLUSION

La consultation du public engagée pendant les mois d'octobre, novembre et décembre 2014 a donné lieu à une seule réaction qui ne concerne pas les réseaux de transport terrestre nationaux. **Ce projet de PPBE de l'État présenté à la consultation publique est validé sans modification, ni correction.**

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'État 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
CEREMA	Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
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 20