

A minima, le taux de subvention pour l'habitat est de 80 % de la dépense subventionnable, 90 % quand les revenus du bénéficiaire n'excèdent pas les limites définies par l'article 1417 du code général des impôts. La dépense subventionnable est plafonnée suivant les dispositions de l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application des articles D. 571-53 à D. 571-57 du code de l'environnement, relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des PNB des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

Des modalités particulières de financement s'appliquent le long des réseaux autoroutiers concédés.

6.2 Mesures engagées ou réalisées par les différents gestionnaires d'infrastructures

6.2.1 Mesures engagées ou réalisées sur le réseau routier

Réseau routier concédé

Dans le cadre de la réalisation des cartes de bruit stratégiques réglementaires, SAPN actualise son observatoire du bruit qui lui permet de disposer de point de calcul des pressions acoustiques en façade de la très grande majorité des habitations impactées par l'empreinte acoustique de l'autoroute. Ces modélisations sont également complétées par des études spécifiques réalisées localement.

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 programme des Engagements Verts, SAPN a réalisé 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.

La situation acoustique aux abords du réseau SANEF / SAPN n'a pas évolué depuis le PPBE 2^{ème} échéance. SANEF / SAPN a traité dans le cadre du « Paquet Vert Autoroutier », l'intégralité des Points Noirs Bruit présents aux abords de son réseau. A noter qu'il subsiste toujours un PNB sur l'A13 à Troarn dont le propriétaire n'a pas souhaité le traitement par isolation de façade proposé. Cette proposition d'isolation pourrait être réitérée.

Pour rappel, sont présentées ci-dessous, les mesures de réduction du bruit prises depuis 10 ans :

Année	Autoroute	Communes concernées	Nombre bâtiments bénéficiaires	Nature	Coût	Origine
2010	A13	Surville et St Julien sur Calonne	11	Écran en béton h=2m et l=460m	NC	Élargissement

Autoroute	Communes concernées	Nature	Nombre d'isolations de façades réalisées
A13	Angerville	Isolation de façade	1
	Basseneville	Isolation de façade	2
	Beaumont en Auge	Isolation de façade	4
	Cresseveuille	Isolation de façade	6
	Cricqueville en Auge	Isolation de façade	1
	Danestal	Isolation de façade	3
	Drubec	Isolation de façade	2
	Les Authieux sur Calonne	Isolation de façade	1
	Pont l'Eveque	Isolation de façade	10
	Reux	Isolation de façade	1
	Saint André d'Herbetot	Isolation de façade	9
	Saint Julien sur Calonne	Isolation de façade	1
	Surville	Isolation de façade	4
	Troarn	Isolation de façade	1
A132	Canapville	Isolation de façade	4

Réseau routier non concédé

L'État a réalisé en 2010 les études acoustiques complémentaires et nécessaires suivantes :

- étude complète des PNB du réseau national confiée au Cerema afin de déterminer les niveaux sonores en façade des habitations ;
- étude relative à la mise en place d'écrans acoustiques sur la RN13 à Rots et Bretteville-L'Orgueilleuse confiée au bureau d'études Orféa.

La réalisation de ces études constitue un engagement et une action à part entière du PPBE de l'État, au même titre que les actions préventives ou curatives.

Lors de l'établissement du PPBE 2^{ème} échéance, la DDTM du Calvados avait identifié plusieurs PNB (voir tableau récapitulatif au paragraphe 4.4.1)

Après la publication des cartes de bruit stratégiques 3^{ème} échéance, **aucun nouveau PNB n'a été recensé pour cette troisième échéance.**

Traitements effectués sur le réseau routier non concédé

a) Traitements effectués sur les PNB

Depuis la publication du PPBE 2^{ème} échéance, l'État a entrepris, en 2017, le traitement acoustique de façades de 21 logements (étude acoustique et convention de financement de travaux avec les propriétaires), dont 6 maisons à Surrain (RN13), Ifs, Hubert-Folie et Cauvicourt (RN158).

En revanche, un immeuble collectif de 26 appartements, situé en bordure de la RN 814, au pied du Viaduc de Calix dans le sens Cherbourg-Paris n'a pas bénéficié de travaux d'isolation. Une première campagne de travaux avait été effectuée en 2012-2013 pour 10 logements seulement. Le non traitement des logements restant est dû à une absence de réponse ou à un refus de certains propriétaires.

Les 4 maisons individuelles situées en bordure de la RN 814 à Caen et identifiées PNB dans le PPBE sont en cours de traitement par isolation de façades. En revanche, les 2 établissements d'action sociale ne sont plus concernés par des travaux d'isolation de façade financés par l'Etat suite à un changement d'affectation de ces bâtiments ; des travaux de rénovation de l'un d'entre eux sont prévus par la Ville de Caen.

L'État a aussi mis en place des écrans anti-bruit sur les voies A84, N13 et N158. Le détail est donné dans le tableau ci-dessous :

Route	PR début	PR fin	Type de protection	L (m)	H (m)	Année	Commune	Informations complémentaires
RN158	31+60 0	32+0 00	Écran acoustique	39 6	2,5	2014	Rocquancourt	Écran en 3 parties. Béton bois de classe A2/B3
RN13	72+93 0	73+2 00	Écran acoustique	27 0	3	2013	Rots	Secteur de la Croix Vautier
RN13	73+53 5	73+9 50	Écran acoustique	41 5	2,5	2013	Rots	Secteur Nord du hameau de Villeneuve

Les deux murs anti-bruit réalisés à Rots (partie Nord) en 2013 ont ainsi été financés par l'Etat et l'ADEME pour un coût total de 1,2 M€. Celui de Rocquancourt a coûté 431 539 € en 2013.

Ainsi, grâce à ces différents traitements acoustiques, et comme l'indique le tableau ci-dessous, il reste quelques PNB sur le réseau national :

Axe	Commune	Nombre de logements sensibles non isolés identifiés PNB	Type	Enseignement / Santé / action sociale	Nombre de personnes concernées
N13	Rots hameau Villeneuve Sud	9	maisons individuelles	0	21
	Bretteville l'Orgueilleuse	4	maisons individuelles	0	9
N158	Cauvicourt	2	maisons individuelles	0	5
N814	Mondeville	26	collectif (appartements)	0	60
TOTAL		41	15 maisons individuelles et 1 collectif (26 appartements)	0	95



Murs anti-bruit posés à Rots et Rocquancourt



Pour la RN13, les écrans acoustiques, qui étaient prévus dans le PPBE 2^{ème} échéance, à Rots (partie Sud) et à Bretteville l'Orgueilleuse, pour protéger respectivement 7 et 3 maisons, n'ont pas été réalisés.

La mise aux normes autoroutières de la RN13, déclarée d'utilité publique en 2006, n'a pas été prorogée en 2016. Elle est désormais caduque et ne permet plus la réalisation de ces deux murs anti-bruit. Seuls les aménagements initialement prévus de part et d'autre de la déviation de Loucelles ont été maintenus.

b) Traitements effectués sur les autres logements exposés au bruit

Dans le cadre de la sécurisation du boulevard périphérique Nord de Caen (RN 814), des logements non recensés PNB, situés secteur Calvaire Saint-Pierre, vont bénéficier d'un traitement par isolation de façade pour un montant de 291 388 €, en compensation du mur anti-bruit qui ne sera pas réalisé.

Dans ce même cadre, 91 logements non recensés PNB, situés avenue Victor Vinde, vont bénéficier à la fois de travaux d'isolation de façades, actuellement en cours de réalisation pour un montant de 353 962 € mais également de la construction d'un mur anti-bruit courant 2021, pour un coût de 800 000 €.

Par ailleurs, un mur anti-bruit a été réalisé dans le cadre des travaux liés à l'éco-quartier de Verson :

Route	PR début	PR fin	Type de protection	L (m)	H (m)	Année	Commune
A84	261+200	261+740	Écran acoustique	540	3	-	Verson

En comparant le nombre de personnes dont les logements se situent aux abords des infrastructures concernées par le classement sonore (cf 6.1.2), entre le PPBE 2^{ème} échéance et le PPBE 3^{ème} échéance, on constate les diminutions suivantes :

	PPBE 2 ^{ème} échéance		PPBE 3 ^{ème} échéance	
	Nombre de personnes exposées au-delà des valeurs limites de jour	Nombre de personnes exposées au-delà des valeurs limites de nuit	Nombre de personnes exposées au-delà des valeurs limites de jour	Nombre de personnes exposées au-delà des valeurs limites de nuit
A84	177	83	114	66
N13	495	393	268	186
N158	294	201	102	87
N814	1648	759	1648	759
TOTAUX	2614	1436	2132	1098

6.2.2 Mesures engagées ou réalisées par SNCF réseau

Sur le territoire du département du Calvados, des travaux de renouvellement des voies ont été réalisés. Notamment, la ligne 366000, Paris-Caen-Cherbourg, a été renouvelée entre Bayeux et Lison et, entre Lisieux et Mézidon en 2010 et 2011. La section comprise entre Caen et Lison a également fait l'objet de travaux de renouvellement en 2012 et 2014. Dans le cadre de ces travaux, les traverses bois ont été remplacées par des traverses béton. Le ballast a été également remplacé.

De plus, la section de voie entre Caen et Mézidon est déjà électrifiée et n'a pas subi de modification.

En 2014, un renouvellement voie ballast (RVB) a été effectué entre Lisieux et Valognes.

Dans ce cadre, des actions de réduction des nuisances sonores sont réalisées par SNCF Réseau (cf chapitres 7.4.4 et 7.4.5).

7. Programme d'actions de réduction des nuisances 2018 - 2023

7.1 Mesures préventives sur le réseau routier

7.1.1 Mise à jour du classement sonore des voies et démarche associée

La DDTM du Calvados dispose d'un classement sonore des voies sur tout le département, dont la dernière révision a été arrêtée en 2017.

Pour garder toute son efficacité et sa pertinence, le classement sonore, principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures, doit être mis à jour régulièrement. La DDTM du Calvados programmera la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres après l'approbation du présent PPBE.

Les communes concernées par cette révision seront consultées avant l'approbation des nouveaux arrêtés et devront intégrer le nouveau classement dans leur PLU par simple mise à jour.

Financement des études nécessaires

Les études nécessaires à la révision du classement sonore seront financées par l'État, sur des crédits Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES), Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR), programme 181 « protection de l'environnement et prévention des risques ».

Contrôle des règles de construction, notamment de l'isolation acoustique

Le respect des règles de construction des bâtiments et notamment ceux à usage d'habitation repose d'une part sur l'engagement pris par le maître d'ouvrage de respecter lesdites règles lors de la signature de sa demande de permis de construire et d'autre part sur les contrôles a posteriori que peut effectuer l'État en application des dispositions de l'article L. 151-1 du Code de la Construction et de l'Habitation. Le contrôle porte sur les constructions neuves et notamment sur l'habitat collectif (public et privé), sur l'ensemble du département.

Le Cerema effectue en liaison avec la DDTM les vérifications sur place en présence du maître d'ouvrage, de l'architecte, voire du bureau de contrôle. Les rubriques contrôlées sont nombreuses : les gardes-corps, l'aération et ventilation des logements, la sécurité contre l'incendie, le transport du brancard, l'accessibilité, l'isolation acoustique et l'isolation thermique.

À la suite de la visite, un rapport et éventuellement un procès-verbal de constat sont établis par le Cerema. Si des non-conformités sont relevées, il est demandé au maître d'ouvrage d'y remédier dans un délai raisonnable. Le suivi du dossier pour la remise en conformité est assuré par la DDTM en lien avec le procureur de la République qui est destinataire du procès-verbal.

7.2 Mesures en matière d'urbanisme

Les démarches nationales et européennes qui sont menées sur le département du Calvados permettent d'informer le public, et de mettre en cohérence les plans d'actions de chacun des maîtres d'ouvrages impliqués. Ces diagnostics n'auront que peu d'influence sur les projets d'aménagement des collectivités territoriales, s'ils ne sont pas mis en perspective avec les autres problématiques de l'aménagement, dans les diagnostics territoriaux, dans les PLU et dans les SCOT, ceci dans le cadre d'une analyse systémique qui intègre toutes les données du développement urbain.

Sans cette mise en perspective, ces cartographies n'auront pas tout leur sens.

Un des objectifs est de prendre en compte notamment le bruit à chaque étape de l'élaboration du PLU et d'avoir une réflexion globale et prospective sur la commune au même titre que les autres thématiques de l'aménagement, d'examiner leurs interactions et de sortir ainsi des méthodes d'analyse cloisonnées.

Amélioration « bruit » dans les documents d'urbanisme

La loi définit le rôle de l'État et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (SRADDET, PLU, PLUi, SCOT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux (à savoir équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes...) dans le respect des objectifs du développement durable, tels que définis à l'article L. 101-2 du Code l'Urbanisme.

L'implication de l'État dans la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme s'effectue à deux niveaux : le « porter à connaissance » et l'association des services de l'État.

Le porter à connaissance fait la synthèse des dispositions particulières applicables au territoire, telles que le classement sonore des infrastructures de transport terrestre (identification des infrastructures concernées, rappel des dispositions réglementaires et de l'objectif poursuivi), la directive européenne sur le bruit (cartes de bruit stratégiques avec identification des voies concernées et PPBE), les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général... Il transmet également les études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

Ce « porter à connaissance bruit » demande à être mis à jour et amélioré notamment dans la déclinaison des diagnostics (classement sonore, observatoire, directive, études acoustiques) sur le territoire des communes.

7.3 Mesures curatives sur le réseau routier

7.3.1 Réseau routier concédé

Les efforts entrepris par les sociétés concessionnaires pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE, si bien qu'il n'y a plus à ce jour qu'un PNB le long du réseau autoroutier de SAPN.

Toutefois, le projet d'élargissement de l'A13, entre Pont-l'Evêque et Dozulé a conduit (lors de la DUP), à modifier les seuils acoustiques de protection, en les portant respectivement à 65 dB(A) en Lden et à 60 dB(A) en Lnight.

Ces modifications conduisent à la réalisation des aménagements suivants :

- un mur anti-bruit (h =2,00 m) de 600 mètres de long dans le sens Paris Province, au droit de la commune de Pont Lévêque
- un mur anti-bruit (h =2,50 m) de 735 mètres de long dans le sens Province Paris, au droit de la commune de Dozulé
- des isolations de façades sur les communes suivantes :
 - Pont-L'Evêque : 4
 - Saint-Hymer : 4
 - Clarbec : 1
 - Beaumont : 1
 - Annebault : 2
 - Danestal : 2
 - Angerville : 1
 - Cresseveuille : 2

Financement :

Les travaux programmés ou envisagés sur le réseau routier concédé sont financés et réalisés par les sociétés concessionnaires, à savoir la SANEF / SAPN pour les autoroutes.

7.3.2 Réseau routier non concédé

L'État s'engage à poursuivre les actions entamées depuis 2003.

Les travaux à réaliser sur une infrastructure routière du réseau national non concédé et ses dépendances (revêtements, écrans, modelés, ...) ainsi que les opérations mixtes (isolations de façade complémentaires associées ...) sont financés par l'État (Ministère chargé de l'environnement) sur le programme 203 « infrastructures et services de transport » et réalisés sous le pilotage de la DREAL (Service Déplacement, Transports Multimodaux et Infrastructures) en liaison avec la DIRNO.

Les travaux à réaliser portent uniquement sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores. Ils consistent en un renforcement des isolations acoustiques des façades. Ils

sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés et sont subventionnés à hauteur de 80 à 100% (en fonction des conditions de ressource) conformément aux articles D571-53 à D571-57 du Code de l'environnement, par l'État (Ministère chargé de l'environnement) sur le programme 181 « prévention des risques » et réalisés sous le pilotage et le contrôle de la DDTM du Calvados.

Dans le cadre du PPBE 3^{ème} échéance, et considérant les plaintes des administrés liées aux nuisances générées par le réseau non concédé de l'État à l'échelle de la Normandie, la DREAL souhaite engager en 2020 une démarche d'identification des secteurs les plus concernés. Cette démarche mobilisant trois acteurs des services déconcentrés de l'Etat (DREAL, DDT(M), DIRNO) aura pour objectif de recenser puis de hiérarchiser les situations pour engager à terme des diagnostics et éventuellement des travaux.

7.4 Mesures curatives sur le réseau ferroviaire

7.4.1 Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et 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'art métalliques, les appareils de voie (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. A 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 SNCF réseau. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ».

Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (référence « Méthodes et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » produit par RFF/SNCF/Etat du 15/10/2012).

7.4.2 La réglementation française, des volets préventifs efficaces

Depuis la loi bruit et ses décrets d'application (articles L. 571-9 et R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement), SNCF réseau est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisance est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics) et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections...).

Depuis la loi bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application (articles L. 571-10 et R. 571-32 à R. 571-43 du code de l'environnement), les voies ferrées sont classées par les préfets au titre des voies bruyantes. Les données de classement seront mises à jour par SNCF réseau pour tenir compte des évolutions en termes de matériels et de flux sur le territoire du département du Calvados. Ces éléments intégreront les nouvelles spécifications introduites par l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres.

7.4.3 La résorption des situations critiques sur le réseau existant

Les 2 grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques. SNCF réseau a, par ailleurs, terminé la cartographie et le décompte des PNB existants sur l'ensemble de la région Normandie.

Pour le traitement par écran ou modèle, SNCF réseau et l'État financent 50% du coût des protections, le reste étant à la charge des collectivités locales (Région, Département, Commune).

Pour le traitement par isolation de façade exclusif, l'État propose des subventions aux propriétaires à hauteur minimale de 80% du coût des travaux plafonné.

Pour les isolations de façade complémentaires associées à des écrans, le financement est basé sur la même répartition que les écrans.

7.4.4 Les solutions traditionnelles de réduction du bruit ferroviaire

Actions sur les infrastructures 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, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 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

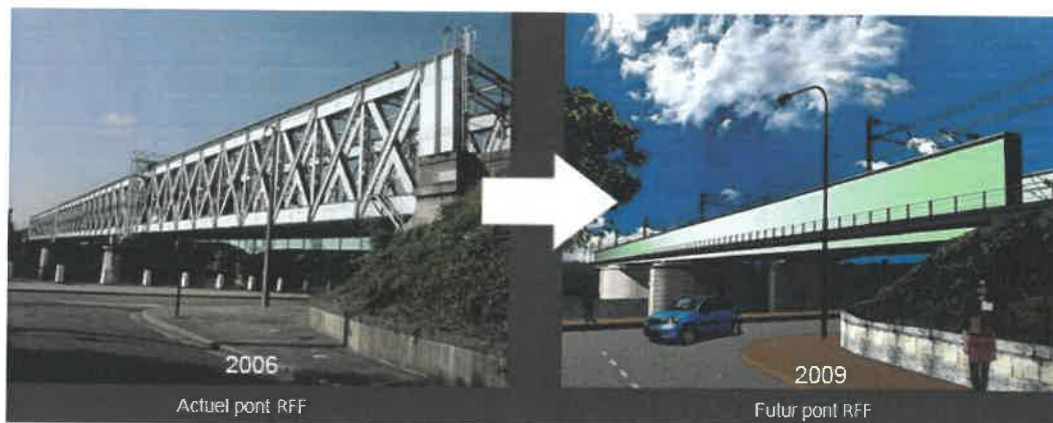


Longs Rails soudés sur traverses béton

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 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 10dB(A) les niveaux d'émission.

Cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.



Exemple de changement de pont métallique à Oissel

Le recours au meulage acoustique des rails est une solution de réduction du bruit qui mérite d'être nuancée. C'est une solution 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 6 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, SNCF réseau a mené des expérimentations sur les absorbeurs sur rail sur des sites tests. Les résultats ne permettent pas de retenir ce dispositif dans le catalogue « type » de protections acoustiques efficaces dans l'état actuel des éléments disponibles.

Cet élément technique placé sur l'âme du rail, en dehors des zones d'appareils de voie, a pour but d'absorber les vibrations ; il a été homologué sur le réseau français et conduit à des réductions comprises entre 1 et 4dB(A), mais seulement dans des situations particulières dépendantes de l'armement de la voie.



Exemples d'absorbeurs sur rail (Corus et Socitec)

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, SNCF réseau 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 12dB(A) en fonction du site.



Exemples d'écrans acoustiques à Aiguebelle et Moirans

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

7.4.5 Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, SNCF réseau 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 SNCF réseau 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 (dispositif placé en bordure du rail dont le rôle est d'absorber les vibrations), le remplacement des systèmes d'attache des rails et la mise en place d'écrans acoustiques absorbants.

SNCF réseau 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 œuvre d'un rail freineur rainuré en acier. Ces solutions ne sont pas encore opérationnelles.



Rail freineur (gare d'Antwerpen)

SNCF réseau a également mis au point une solution d'écran bas d'une hauteur inférieure à 1m, 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.

Dans le département du Calvados, il n'y a aucun projet d'aménagement d'infrastructures existantes ou de création de lignes nouvelles.

Actions sur le matériel roulant :

SNCF réseau 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.

A partir de janvier 2020, les trains Corail Intercités circulant sur la ligne 366000 Mantes-Caen-Cherbourg vont être progressivement remplacés par des trains récents, Régio 2N IC Normandie. La signature acoustique de ces nouveaux trains devrait être plus favorable que celle des anciens Corail Intercités.

En compensation du transfert des lignes "Intercités" à la Région à compter du 1er janvier 2020, l'Etat a financé 720 millions d'euros pour l'achat de 40 rames OMNEO.

La résorption des situations critiques sur le réseau ferroviaire existant

Dans le cadre de l'observatoire du bruit des transports terrestres, SNCF Réseau pourra proposer au comité départemental du bruit une hiérarchisation des zones de bruit critiques classées prioritaires au niveau départemental.

Des études préliminaires et d'avant-projet devront être toutefois menées afin de confirmer les PNB identifiés dans ce cadre et d'affiner le chiffrage des travaux.

Les actions de résorption des PNB du réseau ferré ne peuvent se réaliser que dans le cadre d'un multi partenariat, notamment avec les collectivités territoriales. Pour rappel, la circulaire du 25 mai 2004 prévoit, pour les opérations de protection dites à la source, un cofinancement État / SNCF Réseau / collectivités, 50 % étant financé par l'État et SNCF Réseau à parts égales, le reste étant financé par les collectivités locales.

7.5 Justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Parmi les différentes mesures proposées, les solutions préventives, généralement peu coûteuses au regard des services rendus, sont systématiquement 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 de PNB. 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 œuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis-à-vis du critère « qualité du sommeil » souvent 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 (contraintes et coût des pertes d'exploitation plus importantes en matière de ferroviaire).

En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires, plusieurs critères sont pris en compte dans la hiérarchisation des actions menées :

- l'acuité du problème bruit (population exposée et niveaux de bruit) ;
- le coût moyen du traitement par logement ;
- les partenariats potentiels avec les collectivités ;
- l'équité géographique.

8. Bilan de la consultation du public

8.1 Modalités de consultation

En application de la procédure, la consultation du public s'est déroulée du 23 décembre 2019 au 21 février 2020. Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans le journal Ouest France du Calvados dans son édition du 3 décembre 2019.

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public par voie électronique sur le site internet de la préfecture : <http://www.calvados.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-csb-plans-de-r1431.html>

8.2 Remarques du public

Le public pouvait déposer ses observations par courrier adressé au Service Urbanisme et Risques de la DDTM du Calvados ou sur le registre ouvert à cet effet à l'accueil de la DDTM ou par courriel. Cette adresse électronique avait été diffusée dans l'avis de presse.

Cette consultation du public a fait l'objet de six observations relevées dans le tableau de synthèse situé en Annexe 11.1 du PPBE.

8.3 Réponses des gestionnaires aux observations

Les réponses ont été apportées par les gestionnaires ou maîtres d'ouvrage des infrastructures concernées et annexées au PPBE dans le tableau de synthèse (Annexe 11.1).

8.4 Prise en compte dans le PPBE de l'État

Considérant que les remarques faites lors de la consultation du public et les réponses apportées par les gestionnaires et maîtres d'ouvrages ne remettent pas en cause la rédaction du projet de PPBE de l'État, et que son contenu est conforme à la réglementation, le PPBE a été mis à l'approbation du préfet du Calvados.

Le projet de PPBE a été soumis au comité de pilotage de l'observatoire du bruit du 4 au 29 novembre 2019.

Le PPBE a été approuvé par le préfet le 8 juin 2020.

Il est publié sur le site internet des services de l'État dans le Calvados à l'adresse suivante : http://www.calvados.gouv.fr/IMG/pdf/ppbe_14_3eme_ech-2.pdf

9. Résumé non technique

La directive européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes de bruit stratégiques, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

L'ambition de cette directive est de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette nuisance.

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositifs de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mis en place. L'enjeu du PPBE élaboré par le préfet du Calvados concernant le réseau routier et ferroviaire, établi à partir de plans d'actions existants ou projetés, est d'assurer une cohérence des actions des gestionnaires concernés sur le département du Calvados.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, le préfet du Calvados dispose des cartes de bruit stratégiques arrêtées le 10 décembre 2018 et disponibles sur le site Internet de la préfecture à l'adresse suivante :

<http://www.calvados.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-csb-plans-de-r1431.html>

Les infrastructures concernées sont : l'A13, A29, A132, A813, A84 les RN13, RN158, RN814, RN9814, une partie du réseau routier départemental, communal et communautaire et la voie ferrée n°366000 Paris-Cherbourg.

La deuxième étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 5 ans par les gestionnaires du réseau routier national et réseau ferroviaire précités dans le cadre du précédent PPBE.

La troisième et dernière étape a consisté à établir une liste d'actions permettant d'améliorer l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2018 à 2023. À cette fin, les maîtres d'ouvrages des grandes infrastructures de l'État ont présenté le programme des actions prévues entre 2018 et 2023.

Sur le réseau autoroutier géré par la société SANEF / SAPN, il reste un PNB à traiter sur l'A13 à Troarn. Déjà identifié dans le PPBE 2^{ème} échéance, un traitement par isolation de façade a été proposé, mais il a été refusé à l'époque par les propriétaires. Ce logement pourra faire l'objet d'une nouvelle proposition.

Sur le réseau ferroviaire, SNCF Réseau prévoit de poursuivre ses démarches en matière de prévention des nuisances, comme la révision du classement sonore des voies ferroviaires et la prise en compte du volet « bruit », notamment par le traitement des plaintes.

Sur les routes et autoroutes non concédées, l'État prévoit de poursuivre ses démarches en matière de prévention des nuisances, comme la révision du classement sonore des voies, la prise en compte du volet « bruit » dans les documents d'urbanisme et l'amélioration acoustique des bâtiments nouveaux à travers le déploiement continu de la réglementation thermique 2012 notamment.

Concernant la résorption des PNB

L'État a entrepris, en 2017, le traitement acoustique de façades de 21 logements (étude acoustique et convention de financement de travaux avec les propriétaires), dont 6 maisons à Surrain (RN13), Ifs, Hubert-Folie et Cauvicourt (RN158).

En revanche, un immeuble collectif de 26 appartements, situé en bordure de la RN 814, au pied du Viaduc de Calix dans le sens Cherbourg-Paris n'a pas bénéficié de travaux d'isolation. Une première campagne de travaux avait été effectuée en 2012-2013 pour 10 logements seulement. Le non traitement des logements restant est dû à une absence de réponse ou à un refus de certains propriétaires.

Les 4 maisons individuelles situées en bordure de la RN 814 à Caen et identifiées PNB dans le PPBE sont en cours de traitement par isolation de façades. En revanche, les 2 établissements d'action sociale ne sont plus concernés par des travaux d'isolation de façade financés par l'Etat suite à un changement d'affectation de ces bâtiments ; des travaux de rénovation de l'un d'entre eux sont prévus par la Ville de Caen.

L'État a aussi mis en place des écrans anti-bruit sur les voies N13 et N158 pour un coût total d'environ 1,5 M €.

Pour la RN13, les écrans acoustiques, qui étaient prévus dans le PPBE 2ème échéance, à Rots (partie Sud) et à Bretteville l'Orgueilleuse, pour protéger respectivement 7 et 3 maisons, n'ont pas été réalisés.

La mise aux normes autoroutières de la RN13, déclarée d'utilité publique en 2006, n'a pas été prorogée en 2016. Elle est désormais caduque et ne permet plus la réalisation de ces deux murs anti-bruit. Seuls les aménagements initialement prévus de part et d'autre de la déviation de Loucelles ont été maintenus.

Concernant les autres logements exposés au bruit

Dans le cadre de la sécurisation du boulevard périphérique Nord de Caen (RN 814), des logements non recensés PNB, situés secteur Calvaire Saint-Pierre, vont bénéficier d'un traitement par isolation de façade pour un montant de 291 388 €, en compensation du mur anti-bruit qui ne sera pas réalisé.

Dans ce même cadre, 91 logements non recensés PNB, situés avenue Victor Vinde, vont bénéficier à la fois de travaux d'isolation de façades, actuellement en cours de réalisation pour un montant de 353 962 € mais également de la construction d'un mur anti-bruit courant 2021, pour un coût de 800 000 €.

Par ailleurs, un mur anti-bruit a été réalisé dans le cadre des travaux liés à l'éco-quartier de Verson.

Le PPBE a été mis en consultation du public du **23 décembre 2019 au 21 février 2020**. Il a été approuvé par le préfet de département le 8 juin 2020 et publié sur le site internet des services de l'État dans le Calvados.

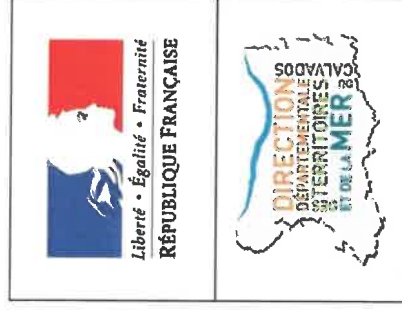
10. Glossaire

BÂTIMENT SENSIBLE AU BRUIT	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.
CRITÈRES D'ANTÉRIORITÉ	Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.
Pascal (Pa):	Unité de mesure de pression équivalant à 1newton/m ²
dB(A)	Décibel : Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique) – Le terme A représentant la courbe de pondération A
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son.
LAeq	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T, a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles.
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit)
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit
MERLON	Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée
ISOLATION DE FAÇADES	Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment.
POINT NOIR DU BRUIT (PNB)	Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h) et qui répond aux critères d'antériorité.
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale : structure administrative française regroupant plusieurs communes afin d'exercer certaines de leurs compétences en commun. Il s'agit de la forme la plus aboutie d'intercommunalité.
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, faunistique et floristique.

ZICO	Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux.
SIC	Site d'Intérêt Communautaire : site Natura 2000 visant à maintenir ou rétablir le bon état de conservation de certains habitats et espèces (animales et végétales) considérés comme menacés, vulnérables ou rares.
pSIC	Proposition de Site d'Intérêt Communautaire proposée par chaque Etat membre à la Commission Européenne.
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager.
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SCOT	Schéma de Cohérence Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
DVA	Développement des Véhicules Autonomes

11. Annexes

11.1 Synthèse des observations apportées dans le cadre de la consultation du public du 23 décembre 2019 au 21 février 2020 et réponses des gestionnaires exploitants de ces infrastructures de transports terrestres du réseau national



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures de transport terrestre du réseau national dans le Calvados

3ème Echéance

**Observations apportées dans le cadre de la consultation du public
du 23 décembre 2019 au 21 février 2020 et réponses des gestionnaires
exploitants de ces infrastructures de transport terrestre du réseau national**

Axe routier	Gestionnaire et maître d'ouvrage	Nom du requérant	Observations	Analyse du gestionnaire exploitant et du maître d'ouvrage
RN158	DIR Nord-Ouest DREAL	Monsieur le Maire de Potigny	"Monsieur le Préfet, <i>Pour faire suite à la correspondance de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer en date du 12 courant et après consultation du projet de Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) – 3^{ème} échéance sur le site internet des services de l'Etat dans le Calvados, nous avons l'honneur de formuler l'observation suivante :</i> <i>- Souhait de la Commune de Potigny et de sa population que soient prises en compte les nuisances sonores générées par la RN158 sur les habitations situées sur la partie Est du territoire communal, en bordure de la 2x2 voies (secteurs desservis par la Rue du Tais, la Rue du Village, le Chemin de Marie-Joly et la Venelle Labine). Souhait d'autant plus affirmé, que le trafic routier de la RN158 ne cesse d'augmenter et que son passage futur en configuration autoroutière aggravera le niveau sonore de cet axe principal (130 km/h au lieu de 110 actuellement).</i> <i>Vous remerciant par avance pour la prise en compte de cette observation et restant à votre disposition,</i> <i>Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos sentiments dévoués.</i> <i>Le Maire de Potigny,</i> <i>Gérard KEPA»</i>	DREAL A ce jour, la mise aux normes de la 2x2 voies n'a pas été réalisée, seul l'itinéraire de substitution entre les communes de Soliers et Tilly-la-Campagne est achevé. . La Déclaration d'Utilité Publique pour la réalisation de cette mise aux normes étant caduque depuis 2016, l'Etat a décidé de reprendre le projet au stade des études d'opportunité. A court et moyen terme, les seuls travaux envisagés consisteront à poursuivre la réalisation des itinéraires de substitution permettant d'interdire la circulation aux véhicules lents sur cet axe et à réaliser certains aménagements de la section courante (reprise de la chaussée et de certains échangeurs). Comme indiqué dans le PPBE, aucun nouveau Point Noir Bruit (PNB) n'a été recensé depuis la 2^e échéance et ce secteur ne comptait que très peu de PNB à l'époque. Suite à la construction du mur anti-bruit (Rocquancourt en 2014) et au traitement par isolation de façades (en 2017) effectués par l'Etat, il ne resterait que 2 PNB à traiter sur Cauvicourt (maisons individuelles). Cependant, cet axe routier ayant déjà fait l'objet de plusieurs observations et demandes de la part de riverains, des mesures acoustiques complémentaires et adaptées à la situation des logements concernés (nombre d'habitations, localisations par rapport à l'axe routier...) seront envisagées afin de déterminer leur niveau d'exposition au bruit.

Axe routier	Gestionnaire et maître d'ouvrage	Nom du requérant	Observations	Analyse du gestionnaire exploitant et du maître d'ouvrage
A84	DIR Nord-Ouest DREAL	M. et Mme LEVARD 906 rue du lieutenant Mac Farlane 14210 TOURVILLE SUR ODON	"Bonjour, Je suis résidant de la commune de Tourville sur Odon, 906 rue du lieutenant Mac Farlane. Ma résidence se situe sur le lieu dit hameau de Colleville qui s'étend sur 3 communes : Tourville sur Odon, Mouen et Mondrainville. Je suis surpris que cet ensemble d'habitations dont la mienne ne fasse pas l'objet d'étude plus approfondie avec des solutions adaptées. En effet nous sommes particulièrement exposés aux nuisances sonores de l'autoroute A84. En lisant le dernier PPBE, je remarque qu'un mur anti-bruit a été réalisé dans le cadre des travaux liés à l'éco-quartier de Verson ce qui est une bonne nouvelle mais qu'en est-il des habitations déjà existantes comme la mienne qui sont beaucoup plus exposées que l'éco-quartier de Verson ? Je sais qu'il n'existe pas de solution miracle, mais j'aimerais que votre groupe d'études se penche sur la question. En attente de votre réponse, Bien cordialement, Alizée et David LEVARD"	DREAL Comme indiqué dans le PPBE, aucun nouveau Point Noir Bruit (PNB) n'a été recensé depuis la 2^e échéance et ce secteur ne comptait aucun PNB déjà à l'époque. Cependant, cet axe routier (et en particulier les communes de Verson, Mondrainville, Mouen, Tourville-sur-Odon et St Martin des Besaces) fait régulièrement l'objet de demandes et d'observations de la part des riverains. Dans ce cadre, des mesures acoustiques complémentaires et adaptées à la situation des logements concernés (nombre d'habitations, localisations par rapport à l'axe routier...) seront envisagées afin de déterminer leur niveau d'exposition au bruit. A ce stade, il n'est pas envisagé de réaliser de protection acoustique sur ce secteur.

Axe routier	Gestionnaire et maître d'ouvrage	Nom du requérant	Observations	Analyse du gestionnaire exploitant et du maître d'ouvrage
A84	DIR Nord-Ouest DREAL	Association ECU Monsieur le Président 6, le Mesnil 14790 VERNON	«PPBE Routier : Contribution de l'ECU Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures de transport terrestre réalise un état des lieux de l'A84 autoroute non concédée. Au niveau de la commune de VERNON il fait état d'un niveau de bruit évalué à 60/65dB qui affecte une partie de l'éco-quartier et notamment le foyer d'accueil médicalisé accueillant des personnes autistes. Afin de protéger les habitants de ce secteur, un mur antibruit a été mis en place ; l'efficacité du dispositif soumis à des vents dominants de secteur Nord Ouest reste à démontrer, car la réduction attendue de 7 dB(A), chiffre résultant de l'étude acoustique menée en son temps sur le site est un chiffre moyen qui ne semble pas être de nature à espérer pouvoir respecter les normes de l'OMS. Cet état de fait est corroboré par les recommandations de l'étude précitée qui préconisait de : * limiter la hauteur des bâtiments situés les plus au Nord * réaliser des pièces à vivre au sud des constructions. Les bâtiments R+2 en première ligne de bâti jouant le rôle d'écrans partiels et assurant des zones d'ombres acoustiques devant leurs façades sud. Complémentairement, on peut s'interroger sur la situation des habitations situées au-delà de la rue du Haut St Martin qui borne la partie Ouest du projet en cours de finalisation, ensemble achevé de construire en 1969, et donc bien avant la mise en place de « l'Autoroute des Estuaires » qui ne bénéficie pas d'une protection contre le bruit tel qu'il vient de l'être évoqué précédemment (le lotissement le Mesnil est situé dans une zone 55/60 dB Carte de jour). Cet état de fait avait d'ailleurs fait l'objet d'une intervention de l'Association lors de la précédente enquête publique (15 juin au 15 août 2011) prônant la mise en place d'une solution alternative (réduction de la vitesse et pose d'un revêtement moins bruyant sur l'A84) ; à noter que la Mairie de Tourville-sur-Odon avait également appelé l'attention sur l'existence d'une situation similaire. <u>La réduction de la vitesse :</u> Sur toute la longueur du parcours qui jouxte la quasi-totalité de la commune de VERNON la vitesse reste fixée à 130 km/h ; elle est réduite à 110 km/h à l'approche du périphérique et du rond point « Bretagne » à l'entrée de la commune de BRETTEVILLE SUR ODON. Si la vitesse est réduite à 50 km/h sur la bretelle d'accès au périphérique, elle reste à 90 km/h pour les véhicules qui se dirigent vers le rond point Bretagne et la commune de BRETTEVILLE.	DREAL Comme cela a déjà été précisé dans la 2^e échéance du PPBE Etat, les constructions ont été réalisées après l'infrastructure. C'est donc au constructeur de mettre en place les moyens de protection ad-hoc afin de respecter la réglementation. Concernant le lotissement du Mesnil, le niveau sonore ne justifie pas la mise en place de protection (sous le seuil des Points Noirs Bruits). Comme indiqué dans le PPBE, aucun nouveau PNB n'a été recensé depuis la 2^e échéance et ce secteur ne comptait aucun PNB déjà à l'époque. Cependant, cet axe routier (et en particulier les communes de Vernon, Mondrainville, Mouten, Tourville-sur-Odon et St Martin des Besaces) fait régulièrement l'objet de demandes et d'observations de la part des riverains. Dans ce cadre, des mesures acoustiques complémentaires et adaptées à la situation des logements concernés (nombre d'habitations, localisations par rapport à l'axe routier...) seront envisagées afin de déterminer leur niveau d'exposition au bruit. DIR Nord-Ouest Concernant la réduction de la vitesse : La section de l'autoroute A84 au niveau de Vernon n'est pas considérée comme une zone accidentogène justifiant un abaissement de vitesse.

	Cette dernière préconisation est visiblement insuffisante au regard du caractère accidentogène du site qui a vu à plusieurs reprises des poids lourds se renverser sur la chaussée avec leur cargaison mettant ainsi en péril les occupants des véhicules empruntant le rond point et ceux situés en attente ou en provenance de VERNON ou de BRETTEVILLE sur ODON. La mise en œuvre d'un revêtement moins bruyant : Les travaux de réfection réalisés par la SAPN sur l'A13 à proximité de l'échangeur de PONT-L'ÉVEQUE apportent un confort de route et une réduction significative de 2 à 5 dB ; une réalisation de même nature sur l'A84 pourrait aller dans le sens souhaité. A noter qu'une correspondance à destination de M. le Préfet en date du 21 septembre 2019 rédigée en ces termes : «A plusieurs reprises, je me suis permis d'appeler votre attention sur les nuisances générées par cette voie – A84 Ndr – (lettre des 12 janvier et 2 juillet 2018) état de fait qui a conduit la commune de VERNON à édifier un mur antibruit à l'occasion de la réalisation de l'éco-quartier. Cependant aucune mesure n'a été prise en faveur des habitants installés avant la mise en service de l'A84 et c'est la raison pour laquelle j'ai suggéré que soit engagée une action afin d'envisager la réduction de la vitesse à l'approche de l'échangeur Porte de Bretagne (la vitesse jusqu'à la proximité de cet ouvrage est fixée à 130 km/h) ainsi qu'une modification du revêtement tous éléments susceptibles de réduire le niveau des nuisances sonores subies par les riverains.» A appelé l'attention de M. le Directeur Interdépartemental des Routes Nord-Ouest qui dans une correspondance datée du 10 décembre 2019 (extrait) indique : «Je vous informe que le PPBE du calvados est en cours de révision pour la troisième échéance. Aussi, s'agissant du réseau national non concédé, je vous invite à contacter le service mobilités et infrastructures de la DREAL Normandie afin d'étudier les mesures qui pourraient être entreprises pour réduire les nuisances sonores de l'A84 au droit de votre commune» le 20 février 2020 Membre titulaire de la CCE de CAEN CARPIQUET du CA du CPIE Vallée Adhérente à l'ADPCR et à l'UFCNA	Concernant la mise en œuvre d'un revêtement moins bruyant : En réponse à la demande de mise en œuvre d'un enrobé moins bruyant sur l'A84, le PPBE Etat de deuxième génération précise que tous les bâtiments situés à proximité de cet axe et susceptibles d'être soumis à des niveaux sonores élevés ont été traités. Dans ces conditions, aucune mesure particulière n'est à retenir à l'occasion de travaux de renouvellement de chaussée à ce stade.
--	--	--

Axe routier	Gestionnaire et maître d'ouvrage	Nom du requérant	Observations	Analyse du gestionnaire exploitant et du maître d'ouvrage
RN13	DIR Nord-Ouest DREAL	M. et Mme COMOR 9 Rue de Reviers Bretteville l'Orgueilleuse 14740 THUE ET MUE	"Bonjour Dans le cadre de la consultation au public en vue de la mise en place du PPBE, je tiens à vous signaler que la nationale 13 est très bruyante aux abords de Bretteville l'Orgueilleuse. La mise en place d'un mur de protection contre le bruit semble tout à fait nécessaire pour le bien-être de la population. Le bruit est vraiment insupportable surtout lorsque la route est mouillée. Il semblerait d'ailleurs judicieux, en plus du mur anti-bruit, de limiter la vitesse à 90 km/h à partir du carrefour de la Corneille, moins de consommation de carburant, moins de pollution, moins de bruit pour un allongement de la durée du trajet insignifiant. Merci de prendre note de mes remarques Cordialement" "Bonjour Habitant Bretteville l'Orgueilleuse je vous prie agréer quelques remarques au projet de PPBE-Etat_ de la troisième génération. Si l'abandon de mise en autoroute de la RN13 est une décision bien sage, cela ne permet pas l'abandon de la lutte contre le bruit le long de cette voie. Il est à noter que le trafic y est de plus en plus important. N'oubliez pas que le bruit de circulation se trouve amplifié par les vents dominants (souvent d'ouest et sud-ouest): quand le vent tourne au nord on a l'impression de vraiment vivre à la campagne. Pendant les périodes caniculaires (qui seront bientôt plus longues et nombreuses) il est très difficile de dormir la nuit. Nos collectivités territoriales, par leur action, nous rendent la vie bien agréable et c'est dommage que le principal désagrément de notre village soit le bruit de cette 4 voies. Il est donc important que l'Etat respecte notre droit à la qualité de vie en construisant un mur anti-bruit (plus long que celui déjà promis) et en réduisant la vitesse à 90 km/h de Rots jusqu'à la boîte de nuit à la sortie de Bretteville l'Orgueilleuse. Respectueuses salutations"	DREAL Aucun nouveau Point Noir Bruit (PNB) n'a été recensé depuis la 2° échéance et ce secteur comptait que 15 PNB à l'époque (Rots, Surraïn et Bretteville l'Orgueilleuse). Suite à la construction des deux murs anti-bruit (Rots en 2013) et au traitement par isolation de façades (Surraïn en 2017) effectués par l'Etat, il resterait toujours 9 PNB à traiter sur Rots (mur anti-bruit prévu et non construit en partie Sud) et 4 PNB sur Bretteville l'Orgueilleuse (mur anti bruit non réalisé pour 4 maisons individuelles). Concernant la réduction de la vitesse : Un schéma directeur fixe les limitations de vitesse sur les axes routiers non concédés de l'Etat. Il fait l'objet d'un arrêté préfectoral. La nécessité d'étendre la limitation de vitesse à 90 km/h depuis Rots jusqu'à la boîte de nuit à la sortie de Bretteville l'Orgueilleuse sur la RN13 devra faire l'objet d'une étude spécifique. Concernant la non réalisation du mur anti-bruit : La RN13 a fait l'objet, le 10 mai 2006, d'une déclaration d'utilité publique (DUP) pour une Mise Aux Normes Autoroutières (MANA) sur l'ensemble de l'itinéraire entre Caen et Cherbourg. Cette DUP intégrait notamment la réalisation de protections phoniques sur cet itinéraire. Compte-tenu de l'ampleur des évolutions réglementaires et du périmètre inadapte de l'itinéraire initial, il a été décidé de ne pas proroger la DUP de 2006, qui a expiré le 9 mai 2016 DIR Nord-Ouest Concernant la réduction de la vitesse : Concernant la demande de limitation de vitesse à 90 km/h entre Rots et Bretteville l'Orgueilleuse (RN13), l'accidentalité constatée, ainsi que la configuration de l'infrastructure de cette section ne permettent pas de justifier un abaissement de la vitesse maximale autorisée. J'ajoute que cela n'aurait que peu d'impact sur les niveaux sonores aux abords de l'infrastructure.

Axe routier	Gestionnaire et maître d'ouvrage	Nom du requérant	Observations	Analyse du gestionnaire exploitant
RN13	DIR Nord-Ouest DREAL	Monsieur le Maire de CHEUX 14210 THUE ET MUE	«Monsieur le Préfet, J'ai bien reçu votre avis de consultation du public sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Je me permets donc de réagir en vous informant de ma désagréable surprise quand je constate que l'écran acoustique à Bretteville-l'Orgueilleuse ne sera pas réalisé. Je m'offusque que l'État ne tienne pas ses engagements vis-à-vis de la population et des élus locaux alors que le flux de véhicules sur la RN13 est conséquent et que les nuisances sonores subies par les riverains sont fortes. Le bien fondé du mur antibruit qui a été décidé en 2006 demeure aujourd'hui et est même accentué. Je suis d'autant surpris que les raisons invoquées pour abandonner le projet sont le fait que l'État n'ait pas réalisé les travaux nécessaires dans les délais qu'il s'était lui-même donné. Vous comprendrez que la population ne comprenne pas cette décision et que la parole politique perde du crédit. Je vous demande donc expressément au nom des habitants de Thue et Mue et plus particulièrement de Bretteville-l'Orgueilleuse de maintenir la réalisation du mur anti-bruit. Il en va de la crédibilité de l'État. Je vous d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma très haute considération. Le Maire Michel LAFONT»	DREAL Aucun nouveau PNB n'a été recensé depuis la 2^e échéance et ce secteur comptait que 15 PNB à l'époque (Rots, Surrain et Bretteville l'Orgueilleuse). Suite à la construction des deux murs anti-bruit (Rots en 2013) et au traitement par isolation de façades (Surrain en 2017) effectués par l'Etat, il resterait toujours 9 PNB à traiter sur Rots (mur anti-bruit prévu et non construit en partie Sud) et 4 PNB sur Bretteville l'Orgueilleuse (mur anti bruit non réalisé pour 4 maisons individuelles). <u>Concernant la non réalisation du mur anti-bruit :</u> La RN13 a fait l'objet, le 10 mai 2006, d'une déclaration d'utilité publique (DUP) pour une Mise Aux Normes Autoroutières (MANA) sur l'ensemble de l'itinéraire entre Caen et Cherbourg. Cette DUP intégrait notamment la réalisation de protections phoniques sur cet itinéraire. Compte-tenu de l'ampleur des évolutions réglementaires et du périmètre inadapté de l'itinéraire initial, il a été décidé de ne pas proroger la DUP de 2006, qui a expiré le 9 mai 2016

11.2 Arrêté préfectoral du 10 décembre 2018

«Cartes Bruit Stratégiques troisième échéance»



PRÉFET DU CALVADOS

Arrêté préfectoral portant approbation des cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transports terrestres 3^e échéance

Le Préfet du Calvados
Chevalier de la légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-11, transposant cette directive ;

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L. 571-10 et R. 571-32 à R. 571-43, relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres ;

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

Vu l'arrêté préfectoral du 22 janvier 2014 portant approbation des cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transports terrestres 2^{ème} échéance dans le département du Calvados ;

Considérant que les cartes de bruit stratégiques doivent être établies pour les infrastructures routières et ferroviaires enregistrant un trafic annuel supérieur respectivement à 3 millions de véhicules et à 30 000 passages de trains.

Sur proposition du Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Calvados :

Arrête

Article 1^{er} : Sont approuvées, sur le territoire du département du Calvados, les cartes de bruit concernant :

Le réseau routier national concédé :

Voie	
A13	sur toute sa longueur
A29	sur toute sa longueur
A132	sur toute sa longueur
A813	sur toute sa longueur

Le réseau routier national non concédé :

Voie	Début	Fin	Longueur
A 84	PR 222+000	PR 262+743	41,6 Km
RN 13	PR 69+056	PR 128+693	59,8 Km
RN 158	PR 8+450	PR 38+368	31,5 Km
RN 814	PR 0+000	PR 27+000	26,4 Km
RN 9814	Intersection avec RN 814	Rond-point avec Route de Rouen	0,450 Km

Les routes départementales :

Voie	Longueur	Voie	Longueur	Voie	Longueur
D5	0,8 km	D400	7,5 km	D524	0,7 km
D5A	0,8 km	D401	4,6 km	D562	42,9 km
D6	0,7 km	D402	6,0 km	D562A	7,1 km
D7	11,3 km	D403	2,1 km	D572	1,9 km
D8	4,6 km	D404	5,3 km	D577	9,9 km
D27	4,0 km	D405	3,0 km	D579	18,5 km
D27A	3,8 km	D406	3,3 km	D580	4,2 km
D40	3,5 km	D407	3,3 km	D613	57,8 km
D60	1,9 km	D512	2,2 km	D613A	2,8 km
D79	2,5 km	D513	39,7 km	D675	16,0 km
D84	3,2 km	D513A	1,6 km	D677	7,2 km
D220	1,4 km	D514	24,5 km		
D226	4,0 km	D515	7,6 km		

Les voies communales de la ville de Caen :

Voie	Longueur	Voie	Longueur	Voie	Longueur
AVE. ALBERT SOREL	1,4 km	BD VALLEREND	1,0 km	RUE CORNU	1,7 km
AVE. COTE DE NACRE	1,1 km	BD YVES GUILLOU	4,4 km	RUE D'AUGE	2,3 km
AVE. CLEMENCEAU	3,1 km	COURS Gal DE GAULLE	0,7 km	RUE D'AUREVILLY	0,4 km
AVE. COPERNIC	0,4 km	COURS MONTALIVET	2,1 km	RUE DE BAYEUX	3,3 km
AVE. DE COURSEULLES	1,7 km	ESPLANADE DE LA PAIX	0,2 km	RUE DE FALAISE	5,2 km
AVE. DE CREULLY	0,8 km	FOSSE SAINT JULIEN	1,0 km	RUE DE GEOLE	1,2 km
AVE. DE PARIS	0,3 km	PLACE BLOT	0,1 km	RUE DE L'AVIATION	0,5 km
AVE. DE VERDUN	0,4 km	PLACE DEMI-LUNE	0,1 km	RUE DE LA DELIVRANDE	1,9 km
AVE. DE LA LIBERATION	0,5 km	PLACE FOCH	0,2 km	RUE DE VAUCELLES	0,6 km
AVE. D'HARCOURT	1,3 km	PLACE FONTETTE	0,05 km	RUE DU CHEMIN VERT	0,9 km
AVE. DU CANADA	0,4 km	PLACE GAMBETTA	0,3 km	RUE DU GALLION	0,4 km
AVE. HENRY CHERON	2,3 km	PLACE GUILLOUARD	0,3 km	RUE DU HAVRE	0,3 km
AVE. MOUNTBATTEN	1,8 km	PLACE SAINT MARTIN	0,2 km	RUE DU VAUGUEUX	0,5 km
AVE. PROFESSEUR MORICE	0,4 km	PLACE SAINT PIERRE	0,2 km	RUE G. LE CONQUERANT	0,6 km
BD ANDRE DETOLLE	1,9 km	PROMENADE CH. LAMUSSE	0,1 km	RUE LEBISEY	1,7 km
BD ARISTIDE BRIAND	0,4 km	PROMENADE DE SEVIGNIE	0,4 km	RUE LECORNU	0,5 km
BD BARTHO	0,4 km	PONT DE BIR HAKEIM	0,1 km	RUE MOULIN	2,3 km
BD BERTRAND	0,8 km	PONT DE LA FONDERIE	0,1 km	RUE POISSONNIERE	0,3 km
BD DES ALLIES	0,2 km	PONT STIRN	0,3 km	RUE PIGASSIERE	0,6 km
BD DES BALADAS	1,6 km	PONT VAUCELLES	0,1 km	RUE SAINT JEAN	1,6 km
BD DUNOIS	1,6 km	QUAI HAMELIN	0,3 km	RUE SAINT MANVIEU	0,2 km
BD JEAN MOULIN	4,4 km	QUAI CAFFARELLI	0,7 km	RUE SAINT MICHEL	0,5 km

Voie	Longueur	Voie	Longueur	Voie	Longueur
BD G. POMPIDOU	4,1 km	QUAI DE JUILLET	0,5 km	RUE X. DE SAINT POL	0,2 km
BD LECLERC	0,5 km	QUAI VENDEUVRE	12,6 km	ROND POINT DUNOIS	0,1 km
BD LEROY	2,4 km	RUE BANASTON	0,5 km	ROND POINT D'ORNANO	0,2 km
BD LYAUTEY	1,8 km	RUE BERTAULT	0,2 km	ROND POINT POMPIDOU	0,05 km
BD ORESME	0,6 km	RUE BOSNIERES	0,6 km	ROND POINT DU ZENITH	0,2 km
BD RICHEMOND	0,3 km	RUE COLBERT	1,4 km	VIADUC DE LA CAVEE	1,0 km

Les voies communales de la ville de Lisieux :

Voie	Longueur	Voie	Longueur	Voie	Longueur
AVE. 6 JUIN	0,2 km	BD ST ANNE	1,5 km	RUE CHERON	1,1 km
BD D. FOURNET	0,9 km	ROUTE DE LIVAROT	0,9 km	RUE FOURNET	1,8 m
BD H. FOURNET	2,9 km	ROUTE DE PARIS	2,0 km	RUE TOURVILLE	1,8 km
BD J. D'ARC	0,7 km	RUE D'ALENCON	0,7 km		

Les voies communales de la ville d'Ifs :

Voie	Longueur
ROUTE de FALAISE	2,1 km

Les voies communales de la ville de Bretteville sur Odon :

Voie	Longueur
ROUTE de BRETAGNE	4,1 km

Les voies communales de la ville d'Hérouville Saint Clair :

Voie	Longueur	Voie	Longueur
AVE. de la GRANDE CAVEE	1,8 km	AV. du PARC SAINT ANDRE	0,3 km

Le réseau ferré de France :

Voie	Début	Fin
Ligne SNCF PARIS CHERBOURG	MEZIDON-VALLE-D'AUGE	CAEN

Article 2 : Les cartes de bruit stratégiques comportent :

- deux représentations graphiques des zones exposées au bruit indiquant la graduation de l'exposition au bruit appelées cartes de "type A" à l'aide de courbes isophones de 5 en 5 db (A)
 - 1 - selon l'indicateur Lden (sur 24h) allant de 55 db (A) à 75 db (A) et plus ;
 - 2 - selon l'indicateur Ln (en période de nuit) allant de 50 db (A) à 70 db (A) et plus ;
- une représentation graphique des secteurs affectés par le bruit appelée carte de "type B" définis dans l'arrêté préfectoral du classement sonore du 15 mai 2017 en application de l'article R 571-37 du code de l'environnement;
- deux représentations graphiques des zones de dépassement de valeurs limites, appelées cartes de "type C" qui concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignements:

- 1 - où l'indicateur Lden dépasse 68 db (A) pour les voies routières et 73 db (A) pour les voies ferroviaires ;
- 2 - où l'indicateur Ln dépasse 62 db (A) pour les voies routières et 65 db (A) pour les voies ferroviaires.

Article 3 : Les cartes de bruit sont accompagnées de 2 résumés non techniques présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration ainsi que des tableaux de données fournissant une estimation des populations, des surfaces et des établissements d'enseignement et de santé exposés au bruit dans ces zones :

- Réseau routier national non concédé, réseau départemental, réseaux communaux et réseau ferroviaire « Ligne SNCF »
- Réseau routier national concédé « SANEF »

Article 4 : Le présent arrêté, les cartes de bruit et les deux résumés non techniques sont mis en ligne sur le portail Internet des services de l'État du Calvados.

Article 5 : Le présent arrêté est transmis aux gestionnaires chargés d'élaborer les plans de prévention bruit dans l'environnement.

Article 6 : Le présent arrêté abroge et remplace l'arrêté préfectoral du 22 janvier 2014 portant approbation des cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transports terrestres 2ème échéance dans le département du Calvados.

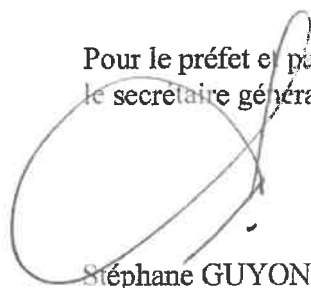
Article 7 : Le présent arrêté sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la préfecture du Calvados.

Article 8 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Caen dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 9 : Le Secrétaire Général de la préfecture du Calvados et le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Caen, le **10 DEC. 2018**

Pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général,



Stéphane GUYON

11.3 Arrêté préfectoral du 2 juin 2008

«Composition du comité de pilotage de l'Observatoire du Bruit des transports terrestres»



PREFECTURE DU CALVADOS

**DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES
ET DE L'ENVIRONNEMENT
BUREAU DE L'AMENAGEMENT
ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

OBSERVATOIRE DU BRUIT DES TRANSPORTS TERRESTRES COMITE DE PILOTAGE

**Le Préfet de la Région Basse-Normandie
Préfet du Calvados
Officier de la légion d'honneur
Officier de l' Ordre National du Mérite**

Vu la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit de l'environnement,

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L 571-10, L 572-1 à 11,

Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment son article R 11-4-1,

Vu la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 modifiée, relative à la lutte contre le bruit, et notamment son article 15,

Vu la transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 par ordonnance n°2004-1199 du 12/11/04, ratifiée par la loi 2005-1319 du 26/10/05

Vu le décret n°95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitations et de leurs équipements,

Vu le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation,

Vu le Décret 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes et des plans de prévention du bruit de l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme et de ses deux arrêtés d'application des 3 et 4 avril 2006,

Vu l'arrêté du 9 janvier 1955 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement,

Vu 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,

Vu les arrêtés préfectoraux du 6 juillet 1999, 30 novembre 1999, 3 décembre 1999, 15 décembre 1999, 1er mars 2000, 23 octobre 2001, 25 novembre 2002, 20 avril 2007, relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département du Calvados,

Vu la circulaire interministérielle des Ministres de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et de l'Équipement, des Transports et du Logement en date du 12 juin 2001 relative à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres, demandant aux préfets de procéder à la mise en place d'observatoires départementaux du bruit,

Vu la circulaire interministérielle des Ministres de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire et de la Mer, de l'Écologie et du Développement Durable et de l'Emploi, du Travail et de la Cohésion Sociale du 25 mai 2004

Vu la circulaire du ministre de l'Écologie du Développement et de l'Aménagement Durable du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement,

Sur proposition conjointe du Secrétaire Général de la Préfecture du Calvados et du Directeur Départemental de l'Équipement du Calvados,

ARRETE

Article 1er : Il est créé dans le département du Calvados un observatoire du bruit des transports terrestres:

- chargé de recenser les zones de bruit critiques de toutes les infrastructures des réseaux de transports terrestres, et de déterminer, pour les réseaux routier et ferroviaire nationaux, la liste des points noirs du bruit devant faire l'objet d'actions de résorption.

- chargé de l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement,

Article 2 : La composition du comité de pilotage de l'observatoire du bruit des transports terrestres est arrêtée comme suit :

Présidence:

Le Préfet ou son représentant

Au titre des services de l'Etat :

- M. le Directeur Régional de l'Équipement, ou son représentant,
- M. le Directeur Départemental de l'Équipement, ou son représentant,
- M. le Directeur Régional de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement ou son représentant,
- M. le Directeur Régional de l'Environnement ou son représentant,
- M. le Directeur Interdépartemental des Routes Nord-Ouest ou son représentant,
- Mme. la Directrice Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales, ou son représentant,
- Mme. la Déléguée Départementale de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat , ou son représentant,

Au titre des Collectivités territoriales concernées :

- M. le Président du Conseil Régional de Basse Normandie ou son représentant,
- Mme. Le Président du Conseil Général du Département du Calvados ou son représentant,
- M. le Président de la Communauté d'Agglomération Caen la Mer ou son représentant,
- M. le Maire de la Ville de Caen ou son représentant,
- M. le Président de l'Union Amicale des Maires du Calvados ou son représentant,

Au titre des Autorités Organisatrices des Transports:

- M. le Président de Viacités ou son représentant

Au titre des gestionnaires ou exploitantes de réseaux :

- M. le Directeur de Réseau Ferré de France ou son représentant,
- M. le Directeur Régional de la SNCF ou son représentant,
- M. le Directeur Régional d'exploitation de la SAPN ou son représentant
- M. le Directeur Régional d'exploitation d' ALIS ou son représentant

Au titre des professions du bâtiment et des travaux publics :

- M. le Délégué Départemental de la Fédération Française du Bâtiment et des travaux Publics du Calvados ou son représentant,
- M. le Président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Calvados, ou son représentant,

Au titre des bailleurs sociaux :

- M. le Directeur de l' OPAC DU CALVADOS ou son représentant,
- M. le Directeur de l' OPM HLM DE CAEN ou son représentant,
- M. le Directeur de la SA HLM LA PLAINE NORMANDE ou son représentant,
- M. le Directeur de la SA HLM. DU CALVADOS ou son représentant,
- M. le Directeur de la SOCIETE CAENNAISE DE DEVELOPPEMENT IMMOBILIER ou son représentant,
- M. le Directeur de la SA HLM. ATLANTIQUE ou son représentant,
- M. le Directeur de la SNI ou son représentant,
- M. le Directeur de la SA HLM PORTE DE L'EUROPE PARTELIOS HABITAT ou son représentant,
- M. le Directeur de la SA HLM LE FOYER NORMAND ou son représentant,
- M. le Directeur de la SA HLM CARPI ou son représentant,
- M. le Directeur de la SA HLM IMMOBILIERE 3F ou son représentant,

Article 3 : Le Secrétaire Général de la Préfecture du Calvados, le Directeur Départemental de l'Equipeement du Calvados, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont une ampliation sera adressé à chacun des membres de l'observatoire.

Fait à Caen le **2 Juin 2008**

Le Préfet


Michel BART

Résumé de l'étude

La directive européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes de bruit stratégiques et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

L'objectif est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

Pour cette troisième échéance, les cartes de bruit stratégiques ont été approuvées par le Préfet du Calvados le 10 décembre 2018 .

Ce rapport présente le PPBE 3^{ème} échéance du Calvados, qui contient notamment des informations sur le bilan des actions réalisées depuis 5 ans par les différents gestionnaires du réseau routier et ferroviaire, et une liste d'actions permettant d'améliorer l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2018 à 2023.



Cerema Normandie-Centre – site de Blois

11 rue Laplace – CS 32912 – 41029 Blois Cedex

Tel : 02 54 55 49 00 – mel : dternc@Cerema.fr

www.Cerema.fr



PRÉFET DU CALVADOS

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES
TERRITOIRES ET DE LA MER

ARRETE PREFECTORAL

**PORTANT SUR LE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORTS TERRESTRES DANS LE DEPARTEMENT DU CALVADOS**

LE PRÉFET DU CALVADOS

**CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE**

VU le code de l'environnement, et notamment ses articles L.571- 10 et R571- 32 à R571- 43 ;

VU le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles R.111-4-1 et R.111-23-1 et suite ;

VU le code de l'urbanisme, et notamment ses articles R.151-51, R.151-53 et R.153-18 ;

VU l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013, 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 ;

VU les trois arrêtés interministériels du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels ;

VU la circulaire du 25 mai 2004 portant sur le bruit des infrastructures de transports terrestres ;

VU la nécessité de réviser le classement des infrastructures bruyantes dans le département du Calvados pour tenir compte de la modification des réseaux et de l'évolution du trafic ;

VU les avis exprès ou tacites des maires des communes concernées par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département du Calvados, consultées du 18 octobre 2016 au 18 janvier 2017 ;

SUR PROPOSITION du directeur départemental des territoires et de la mer du Calvados,

ARRETE

ARTICLE 1 : objet du présent arrêté

Les dispositions des arrêtés interministériels du 30 mai 1996 et du 25 avril 2003 susvisés sont applicables dans le département du Calvados aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 2 du présent document et représentées en annexe n°1. La liste des communes concernées est jointe en annexe n°2.

Le présent arrêté annule et remplace les dispositions des arrêtés préfectoraux des 6 juillet 1999, 30 novembre 1999, 3 décembre 1999, 15 décembre 1999, 1^{er} mars 2000, 23 octobre 2001, 25 mars 2002 et 20 avril 2007 relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le Calvados.

ARTICLE 2 : infrastructures concernées

La liste des infrastructures de transports terrestres classées dans le département du Calvados, jointe en annexe n°3, précise, pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé, ainsi que la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons.

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure :

- Pour les infrastructures routières : à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche.
- Pour les infrastructures ferroviaires : à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

ARTICLE 3 : isolement acoustique des bâtiments à construire

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, conformément aux dispositions susvisées du code de l'environnement et du code de la construction et de l'habitation.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum doit être conforme aux dispositions de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013.

Pour les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé et les hôtels, l'isolement acoustique minimum est déterminé par les trois arrêtés du 25 avril 2003 susvisés.

ARTICLE 4 : report dans les documents d'urbanisme

En application de l'article R.151-53 du code de l'urbanisme, le périmètre des secteurs affectés par le bruit, les prescriptions d'isolement acoustique édictées, la référence au présent arrêté ainsi que l'indication des lieux où il peut être consulté doivent être annexées au plan local d'urbanisme des communes concernées.

ARTICLE 5 : publication et affichage

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de l'État dans le département. Il devra être affiché pendant un mois dans chacune des communes concernées. Mention sera faite de son approbation dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

ARTICLE 6 : mise à disposition du public

Le présent arrêté sera tenu à la disposition du public à la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) et dans les mairies des communes concernées. Il sera également consultable sur le site internet des services de l'État dans le Calvados : <http://www.calvados.gouv.fr/bruits-r986.html> ainsi qu'une carte dynamique permettant de localiser précisément les communes, les infrastructures et les secteurs affectés par le bruit.

ARTICLE 7 : délai de recours

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

ARTICLE 8 : mesures exécutoires

Le Secrétaire Général de la préfecture du Calvados, les Sous-préfets territorialement compétents, les Maires des communes concernées, le Directeur départemental des territoires et de la mer du Calvados sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Calvados.

Fait à Caen, le **15 MAI 2017**
Pour le Préfet, et par délégation,
Le Secrétaire Général

Stéphane GUYON

Annexe n°1: Cartographie des infrastructures de transports terrestres classées

Annexe n°2: liste des communes concernées

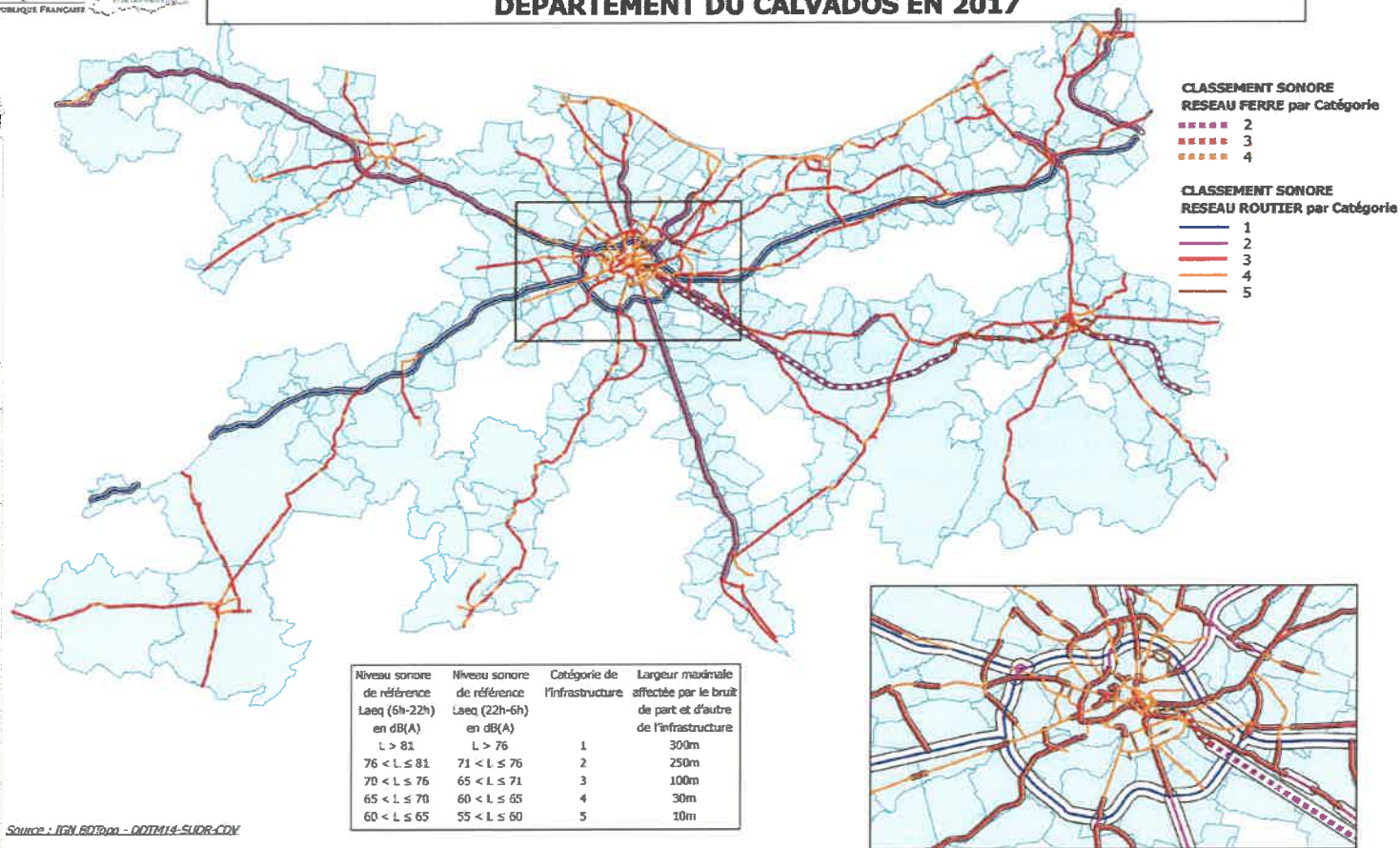
Annexe n°3: liste des infrastructures de transports terrestres classées

- Autoroutes
- Routes nationales
- Routes départementales
- Voies communales
- Infrastructure ferroviaire

Annexe n°1: Cartographie des infrastructures de transports terrestres classées



CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERROVIAIRES DEPARTEMENT DU CALVADOS EN 2017



Source : IGV 602000 - DDTM14-SUDR-CDV