

# Plan de Prévention du Bruit dans L'Environnement

## PPBE de l'État dans l'Aude 3<sup>ème</sup> échéance pour les infrastructures de transport terrestre nationales

A9 – A 61 – Voies ferrées F 640 000 – F 770 000

Directive Européenne du 25 juin 2002  
relative à l'évaluation et à la gestion du  
bruit  
dans l'environnement



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'AUDE

Direction  
Départementale des  
Territoires et de la  
Mer de l'Aude



**Cerema**

Centre d'études et d'expertise  
sur les risques, l'environnement,  
la mobilité et l'aménagement

**VINCI**  
AUTOROUTES

**RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE**

## Sommaire

Résumé non technique.....	2
I – BRUIT ET SANTE.....	5
II – CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....	7
II-1 Directive européenne « Évaluation et gestion du bruit dans l'environnement ».....	7
II-1-1 Champ d'application.....	7
II-1-2 Autorités compétentes.....	7
II-1-3 Sources de bruit.....	8
II-2 Loi « bruit » du 31 décembre 1992.....	10
(articles L 571-1 à L 571-26 et R 571-1 à R 571-14 du code de l'environnement).....	10
II-2-1 Mesures préventives.....	10
II-2-1-1 Aménagement et projet d'infrastructure.....	10
II-2-1-2 Classement des voies bruyantes.....	10
II-2-2-1 Définition d'un point noir du bruit (PNB).....	11
III – LES CARTES DE BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE L'ÉTAT.....	12
III-1 : Description des cartes de bruit.....	12
III-2 Détail des linéaires concernés.....	13
III-2-2 Réseau routier national non concédé.....	14
III-2-3 Réseau ferré national.....	14
IV – PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE).....	15
Préambule : la démarche d'élaboration.....	15
IV-1-1 Réseau routier national concédé.....	17
IV-1-2 Réseau routier national non concédé.....	18
IV-1-3 Réseau ferré national.....	18
IV-2 Objectifs de réduction du bruit à atteindre.....	20
IV-3 Les zones calmes.....	20
IV-4 Description des mesures de réduction du bruit.....	21
IV-4-1 – Réseau routier national concédé.....	21
IV-4-2 – Réseau routier national non concédé.....	25
IV-4-3 – Réseau ferré national – RFF Voie ferrée (Bordeaux- Sète et Narbonne- Portbou) .....	25
Financement des mesures.....	27
Justification du choix des mesures programmées.....	27
IV-5 Note relative à la consultation du public.....	28
IV-5-1 – Rappel des modalités de la consultation.....	28
IV-5-2 – Synthèse des observations formulées.....	28
Annexe.....	29

## Résumé non technique

La directive n° 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose, pour les grandes infrastructures, les grandes agglomérations et les grands aéroports, l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ces cartes des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Ce dispositif réglementaire complète la loi « Bruit » du 31 décembre 1992 et plus particulièrement le volet « aménagement et infrastructures de transport terrestre » qui prévoit des mesures à la fois de prévention et de résorption du bruit pour les infrastructures routières et ferroviaires.

Les objectifs de cette directive sont :

- de garantir une information de la population sur le niveau d'exposition au bruit auquel elle est soumise et sur les actions prévues pour réduire ces nuisances sonores,
- de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore,
- de protéger les populations vivant dans les établissements dits sensibles, ainsi que dans les zones calmes.

La réalisation de ces objectifs se traduit par :

- d'une part, évaluer le bruit émis dans l'environnement aux abords des principales infrastructures de transport ainsi que dans les grandes agglomérations. Cette évaluation est dénommée « carte de bruit » ;
- d'autre part, programmer des actions tendant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement. Ces actions sont définies dans un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Un PPBE est constitué des éléments décrits à l'article L572-6 du code de l'environnement :

- l'identification des sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits,
- une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif,
- le recensement des mesures prévues par les autorités compétentes.

Le PPBE comporte également le bilan de la concertation du public.

Le PPBE des infrastructures de transport terrestre présente donc le bilan des actions réalisées ces 10 dernières années ainsi que le programme des actions envisagées jusque fin 2018 par les maîtres d'ouvrage des grandes infrastructures de transport terrestre concernées. L'enjeu du PPBE dont les infrastructures relèvent de la compétence de l'État est d'assurer une cohérence des différentes actions prévues ou mises en œuvre.

Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures de transport de l'État dont le trafic dépasse les

8 200 véhicules/jour pour la route et 82 trains/jour pour le ferroviaire. Il s'agit des secteurs suivants :

- A 9 dans sa totalité, soit de la limite du département 34 jusqu'à la limite du département 66
- A 61 dans sa totalité, soit de la limite du département 31 jusqu'à l'échangeur avec l'A 9 à Narbonne,
- La voie ferrée F 640 000 Bordeaux-Sète dans sa totalité, soit de la limite du département 31 jusqu'à la limite du département 34.
- La voie ferrée F 677 000 Narbonne-Portbou dans sa totalité, soit de la limite du département 66 jusqu'à Narbonne.

L'élaboration du PPBE dans le département de l'Aude a été réalisée en 3 étapes :

La première a consisté à identifier les bâtiments ou groupes de bâtiments exposés à des niveaux de bruit dépassants les valeurs limites réglementaire sur la base d'une analyse des cartes de bruits. Ainsi, il est apparu que 1422 personnes étaient exposées à un niveau de bruit excessif.

La deuxième étape a permis de définir les mesures de réduction du bruit qui ont été ou seront, retenues par le maître d'ouvrage. Par exemple, réalisation de protections individuelles pour les bâtiments isolés, réalisation de revêtements et écrans acoustiques sur certaines infrastructures routières, adaptation des matériels roulants et voies pour le réseau ferré.

La troisième étape a consisté en la réalisation d'un projet de PPBE conformément à la réglementation. Celui-ci est consultable sur le site des services de l'Etat ( [www.aude.gouv.fr](http://www.aude.gouv.fr)) et dans les locaux de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer à Carcassonne.

## I – BRUIT ET SANTE

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB (correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter) et 120 dB (correspondant au seuil de la douleur).

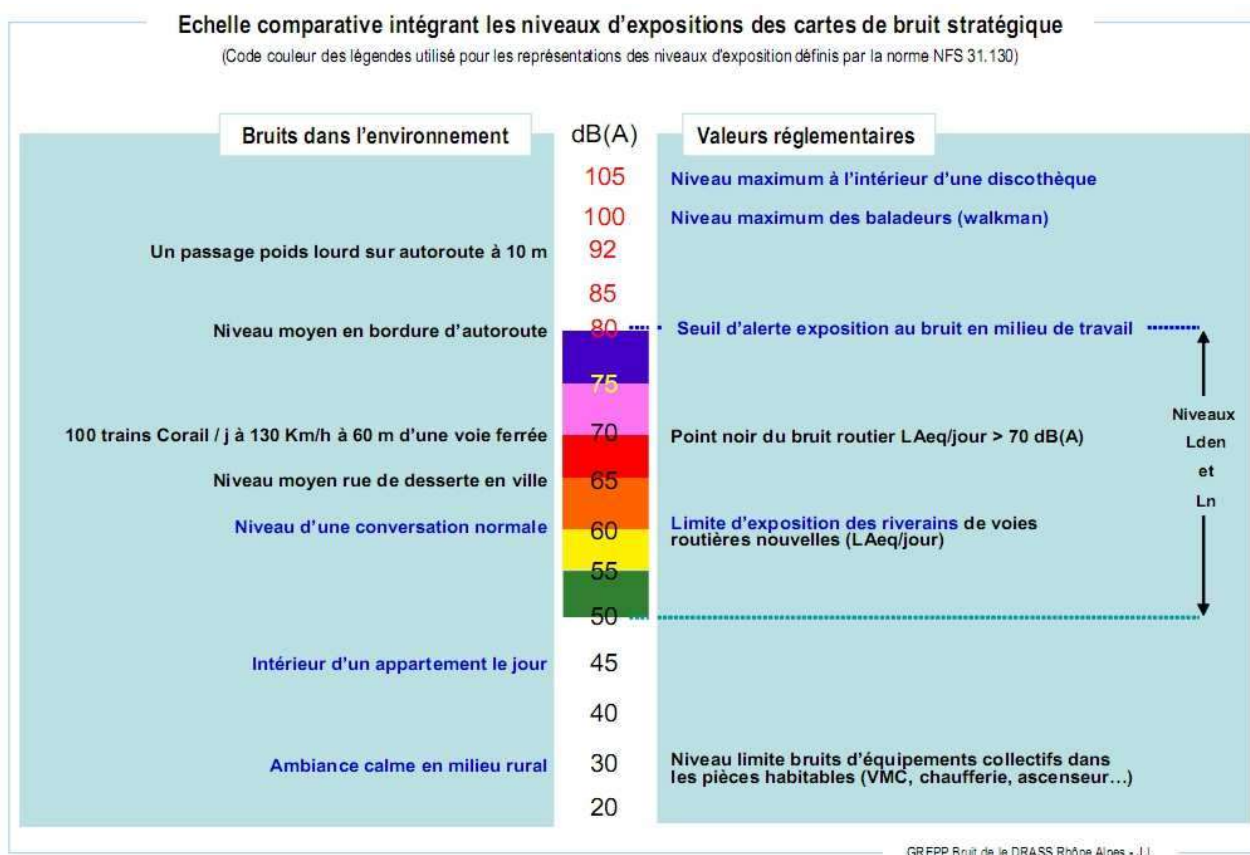


L'incidence du bruit sur les personnes est abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB). Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement ...		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	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	20 dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100.000	50 dB	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. L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences. Il est donc nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB(A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. La démarche initiée par la directive européenne s'attache à prendre en compte la problématique du bruit « au sens large » et pas seulement sous le seul angle du bruit perçu à l'intérieur des bâtiments.



S'agissant des infrastructures de transport terrestre principales caractéristiques :

### 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.

### II-1 Directive européenne « Évaluation et gestion du bruit dans l'environnement »

#### II-1-1 Champ d'application

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 limiter, prévenir, ou réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant. Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, ainsi que sur la mise en œuvre, au niveau local, de politiques visant à réduire les niveaux de bruit excessifs et à préserver des zones de calme.

Le droit français a donc été amené à s'enrichir de deux nouveaux instruments de cartographie et de planification de la gestion du bruit et des nuisances sonore après transposition de la directive européenne : **les cartes de bruit stratégique (CBS) et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).**

Les articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

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 modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.

La circulaire du 7 juin 2007 traite de la mise en œuvre de l'élaboration des cartes de bruit et de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

La circulaire du 23 juillet 2008 a pour objet de préciser l'organisation de la réalisation des PPBE ainsi que leur contenu pour les infrastructures nationales routières et ferroviaires les plus circulées.

#### II-1-2 Autorités compétentes

Le législateur a souhaité la plus grande pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE.

Pour ce faire, les autorités compétentes sont :

- Pour les agglomérations les cartes de bruit et les PPBE sont arrêtés par les organes délibérants compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.
- Pour les infrastructures

En ce qui concerne les cartes de bruit :

- le Préfet de département quel que soit le réseau concerné, y compris si l'infrastructure traverse la grande agglomération.

### En ce qui concerne les PPBE :

- le Préfet de département pour les infrastructures routières relevant du réseau routier national et pour les grandes infrastructures ferroviaires,
- les collectivités gestionnaires de l'infrastructure pour les autres réseaux.

### **II-1-3 Sources de bruit**

#### **Pour les grandes infrastructures :**

- les routes dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules par an ou 16 400 véhicules par jour (1<sup>er</sup> échéance), les routes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an ou 8 200 véhicules par jour (2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> échéance).
- les voies ferrées dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains par an ou 164 trains par jour (1<sup>er</sup> échéance). les voies ferrées dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an ou 82 trains par jour (2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> échéance).
- les aérodromes (Carcassonne n'est pas concerné).

#### **Pour les grandes agglomérations :**

- Toutes les infrastructures ferroviaires, routières et aéroportuaires, les industries (installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation).

*Il n'y a pas de grande agglomération dans notre département au sens défini par l'INSEE.*

### **II-1-4 Mise en œuvre**

La directive Européenne prévoit deux échéances de mise en œuvre

#### Première échéance :

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

- les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules (soit 16 400 véhicules par jour),
- les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains (soit 164 trains par jour),
- les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an,
- les agglomérations de plus de 250 000 habitants



Deuxième et troisième échéance :

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

- les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules par jour,
- les voies ferrées supportant un trafic supérieur à 82 trains par jour,
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

**Le présent PPBE des grandes infrastructures de transport terrestre de l'État constitue la phase finale du processus engagé par l'État dans le cadre de la troisième échéance.**

## II-2 Loi « bruit » du 31 décembre 1992

### (articles L 571-1 à L 571-26 et R 571-1 à R 571-14 du code de l'environnement)

Les dispositions de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992, relative à la lutte contre le bruit, ont pour objet : « ... de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement ».

#### II-2-1 Mesures préventives

##### II-2-1-1 Aménagement et projet d'infrastructure

L'article L 571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes et autoroutes 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 pré-existants des niveaux de confort conformes à la réglementation en vigueur.

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 lignes ferroviaires nouvelles, fixent les seuils à ne pas dépasser.

**Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification / transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dernières années respectent ces engagements qui font l'objet d'un suivi régulier.**

##### II-2-1-2 Classement des voies bruyantes

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestres est un dispositif réglementaire préventif avec projection de trafics à long terme (article L 571-10 du code de l'environnement).

Il s'agit de classer le réseau de transport terrestre en tronçons auxquels sont affectés une catégorie sonore et la délimitation de secteurs dits « affectés par le bruit » dans lesquels les futurs bâtiments sensibles (notamment d'habitation) devront présenter une isolation acoustique renforcée.

Catégorie	1	2	3	4	5
Secteur	300 m	250 m	100 m	30 m	10 m

Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5 000 véhicules par jour et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains par jour (c'est-à-dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne : 8 200 véhicules/jour – 82 trains/jours).

La réglementation ne vise pas à interdire de futures constructions (il ne s'agit pas d'une servitude d'utilité publique), mais de faire en sorte qu'elles soient suffisamment insonorisées. Il s'agit d'une règle

de construction relevant de la responsabilité du constructeur. 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 et classés par arrêté préfectoral sont tenus de mettre en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes à la réglementation en vigueur.

En application des articles R 123-13 et R 123-14 du code de l'urbanisme, les annexes des documents d'urbanisme indiquent, à titre d'information sur un ou plusieurs documents graphiques le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transport terrestre dans lesquelles des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées. A titre indicatif également, l'annexe bruit comprend la référence des arrêtés préfectoraux et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés.

Dans le département de l'Aude, le Préfet a procédé à la révision du classement sonore des infrastructures concernées en 2014 puis en 2018. Ce classement a donné lieu à des arrêtés disponibles sur le site des services de l'État dans l'Aude à l'adresse suivante : [www.aude.gouv.fr](http://www.aude.gouv.fr)

### II-2-2-1 Définition d'un point noir du bruit (PNB)

Trois conditions requises (circulaire du 25 mai 2004) :

- Bâtiments sensibles (habitation, soin, enseignement).
- Dépassement d'au moins une des valeurs limites suivantes sur la façade la plus exposée :

<i>Indicateurs</i>	<i>Route et/ou LGV</i>	<i>Voies ferrées</i>	<i>cumul</i>
<i>LAeq (6 h – 22 h)</i>	<i>70</i>	<i>73</i>	<i>73</i>
<i>LAeq (22 h – 6 h)</i>	<i>65</i>	<i>68</i>	<i>68</i>
<i>Lden (jour soirée nuit)</i>	<i>68</i>	<i>73</i>	<i>73</i>
<i>Lnight (nuit)</i>	<i>62</i>	<i>65</i>	<i>65</i>

Indicateur français : LAeq (niveau sonore équivalent correspondant à la moyenne énergétique des niveaux présents pendant une période donnée).

Indicateurs européens : Lden (somme des niveaux sonores pondérés 6h-18h / 8h-22h / 22h-6h)

Lnight (niveau sonore de nuit 22h-6h).

- Antériorité : Elle est propre au bâtiment (date d'autorisation de construire) et non à sa date d'acquisition par son propriétaire.

## III – LES CARTES DE BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE L'ÉTAT

### III-1 : Description des cartes de bruit

L'objectif des cartes de bruit est d'identifier les territoires les plus exposés au bruit à travers plusieurs types de cartes :

- **Deux cartes « A »**: représentation graphique des zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit :
  - indicateur Lden (niveau sonore
    - jour : 6 h/18h
    - soirée : 18 h/22 h
    - nuit : 22 h/6 h norme européenne) allant de 55 dB à 75 dB et plus (par tranche de 5 dB).
  - indicateur Ln (niveau sonore nuit : 22 h/6 h norme européenne) allant de 50 dB à 70 dB et plus (par tranche de 5 dB).
- **Une carte « B »** : représentation graphique des secteurs affectés par le bruit découlant des arrêtés préfectoraux issu du classement sonore des voies bruyantes dans l'Aude en fonction du niveau de classement sonore des voies.
- **Deux cartes « C »** :
  - une représentation graphique des zones où l'indicateur Lden dépasse 68 dB,
  - une représentation graphique des zones où l'indicateur Ln dépasse 62 dB.

Les cartes de bruit sont assorties d'un résumé non technique présentant :

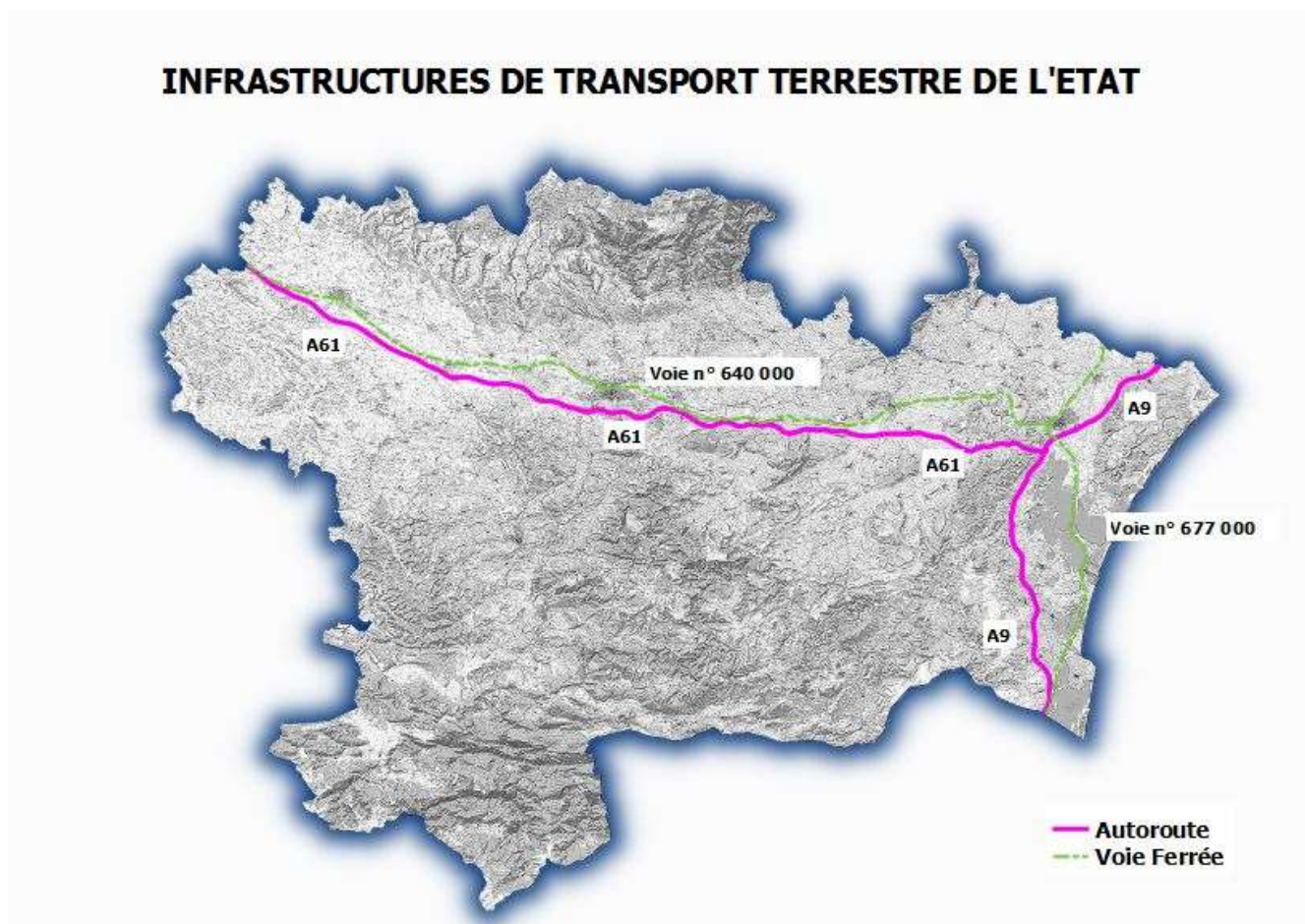
- 1 – un tableau des superficies exposées dans ces zones,
- 2 – un tableau estimatif des populations (dans les bâtiments d'habitation) exposées dans ces zones (par tranche de 5 en 5 dB) et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés dans ces zones (par tranche également)
- 3 – les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.

Compte tenu de l'échelle de travail, les cartes de bruit sont le résultat d'une approche macroscopique liée aux méthodes, aux données utilisées (utilisation de l'approche dite « simplifiée »), au caractère limité des données topographiques, à la sensibilité du bâti et à la répartition des populations.

Les décomptes de population ont été établis sur la base suivante : affectation de l'ensemble de la population d'un bâtiment au niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée. De fait, l'impact sur le nombre de personnes exposées au bruit a été maximisé.

### III-2 Détail des linéaires concernés

Dans le département de l'Aude, les cartes de bruit des grandes infrastructures des réseaux routiers et ferroviaires nationaux ont été arrêtées par le préfet.



Présentation des infrastructures concernées dans l'Aude ( 311,585 km)

#### III-2-1 Réseau routier concédé

Axe	Débutant	Finissant	Km	Gestionnaire
A 61	Limite dpt 31	Raccordement A 61/ A 9	102.185	ASF
A 9	Limite dpt 34	Limite dpt 66	52.400	ASF

Les cartes de bruit ont été arrêtées par arrêté préfectoral n° DDTM-SUEDT-MDD-2018-005 du 17/12/2018

Lien : <http://www.aude.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-2018-3eme-echeance-a10509.html>

### III-2-2 Réseau routier national non concédé

Sans objet

### III-2-3 Réseau ferré national

Axe	Débutant	Finissant	Km	Gestionnaire
F 640 000	Limite dpt 31	Limite dpt 34	118	RFF
F 677 000	Narbonne	Limite dpt 66	39	RFF

Lien : <http://www.aude.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-2018-3eme-echeance-a10509.html>

Les cartes de bruit ont été arrêtées par arrêté préfectoral n° DDTM-SUEDT-MDD-2018-003 du 08/11/2018

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

### **Préambule : la démarche d'élaboration**

Le projet de PPBE relevant de la compétence de l'État est élaboré sous l'autorité du Préfet de l'Aude par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Aude. Il est le fruit d'une collaboration entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes (ASF) et la direction régionale de Réseau Ferré de France (gestionnaire des voies ferrées). Il a vocation à traiter les points noirs du bruit (PNB) identifiés à partir des « cartes C » relatives au dépassement des valeurs limites du bruit.

Un groupe de travail technique animé par la DDTM 11, assisté par le CEREMA, a réuni l'ensemble des maîtres d'ouvrages concernés en 2014 . Ils ont été à nouveau sollicités en 2018. Le présent projet de PPBE porte donc sur l'ensemble des infrastructures (routières et ferroviaires) nationales concernées.

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

- identification des zones bruyantes,
- définition des mesures de réduction,
- établissement du PPBE,
- mise en œuvre du plan,
- évaluation du PPBE,

À ce stade, les trois étapes suivantes ont été réalisées :

#### **Etape 1 :**

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 « 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.

Cette phase d'identification des points noirs du bruit (PNB) a été réalisée :

- par RFF pour les voies ferrées F 640 000 et F 677 000.
- par ASF pour les autoroutes A9 et A61.

Elle a mis en évidence qu'aucun bâtiment PNB n'est concerné par la multi-exposition.

## **Etape 2 :**

A l'issue de la phase d'identification des PNB, une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée par les différents gestionnaires. Chacun a conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leur coût.

Ces travaux ont permis d'identifier :

- une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE,
- des études complémentaires nécessaires pour poursuivre l'action,

ce qui rend difficile la définition précise des moyens financiers à dégager.

Néanmoins, à ce jour, les travaux prévus pour la première échéance sur le réseau routier concédé ont pu être réalisés.

## **Etape 3 :**

A partir des propositions faites par les différents gestionnaires, la DDTM 11 a rédigé ce projet de PPBE de l'État synthétisant les mesures proposées.

Le projet de PPBE a fait l'objet des consultations suivantes :

- consultation du public ( du 23 avril 2019 au 24 juin 2019)

A l'issue de cette consultation, aucune observations du public n'a été émise.

**Le présent document constitue le PPBE définitif et fait l'objet d'un arrêté préfectoral. Il est publié sur le site Internet des services de l'État dans l'Aude.**

**L'étape 4 :** La mise en œuvre du PPBE de l'État sera conduite après la date d'arrêté.

**L'étape 5 :** Une évaluation devra être réalisée.



## IV-1 Identification des zones bruyantes (PNB) et des populations exposées à partir des CBS 3ème échéance

La méthode de travail employée a consisté à utiliser les informations des cartes «C» de dépassement des valeurs limites réalisées au titre de la directive européenne. Il est à noter qu'il s'agit là de situations de PNB potentiels appréciés uniquement à partir de leur exposition sonore sans vérification précise de la validation des deux autres critères d'éligibilité requis (critères d'usage et d'antériorité) ou de protections individuelles au moyen d'isolations de façade déjà réalisées.

Un certain nombre de bâtiments sensibles ont été identifiés pour lesquels le critère d'antériorité a été vérifié. Cette vérification s'est avérée parfois difficile.

Les populations concernées sont présentées dans les tableaux suivants et sont le fruit du dernier recensement réalisé avec la méthode dite « carte C » :

### IV-1-1 Réseau routier national concédé

Pour l'A61 :

A61-Dept11	Nombre de personnes exposées en Lden	Nombre de personnes exposées en Ln	Nombre d'établissements de santé exposés en Lden	Nombre d'établissements de santé exposés en Ln	Nombre d'établissement scolaires exposés en Lden	Nombre d'établissement scolaires exposés en Ln
]50-55]	/	1600	/	0	/	1
]55-60]	2800	300	1	0	7	0
]60-65]	800	0	0	0	0	0
]65-70]	100	0	0	0	0	0
]70-75]	0	0	0	0	0	0
>75	0		0		0	
Dépassement de la valeur limite PNB	0	0	0	0	0	0

Nota : les populations sont arrondies sur ce tableau cidessus à la centaine près selon les instructions ministérielles, aussi le nombre 0 signifie qu'il y a moins de 50 personnes concernées

Pour l'A9 :

Lden en dB(A)	Nombre de personnes exposées en dehors des agglomérations	Nombre de personnes exposées en agglomérations	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 ≤ Lden < 60	1582	0	0	1
60 ≤ Lden < 65	559	0	0	1
65 ≤ Lden < 70	127	0	0	2
70 ≤ Lden < 75	35	0	0	0
Lden ≥ 75	8	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)	89	0	0	1

Ln en dB(A)	Nombre de personnes exposées en dehors des agglomérations	Nombre de personnes exposées en agglomérations	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 ≤ Ln < 55	1035	0	0	0
55 ≤ Ln < 60	198	0	0	2
60 ≤ Ln < 65	65	0	0	1
65 ≤ Ln < 70	24	0	0	0
Ln ≥ 70	0	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)	43	0	0	0

#### IV-1-2 Réseau routier national non concédé

Sans objet

#### IV-1-3 Réseau ferré national

Source : croisement données observatoire du bruit et cartographie stratégique du bruit (SNCF réseau)

Communes	Logements PNB (CBS)	population exposée
ALZONNE	0	0
BARBAIRA	8	24
BRAM	20	60
CAPENDU	4	12
CARCASSONNE	45	135
CASTELNAUDARY	20	60
COMIGNE	0	0
CONILHAC-CORBIERES	1	3

COURSAN	3	9
CRUSCADES	2	6
DOUZENS	0	0
FITOU	0	0
FLOURE	1	3
FONTIES-D'AUDE	0	0
LABASTIDE-D'ANJOU	0	0
LEUCATE	0	0
LEZIGNAN-CORBIERES	75	225
MARCORIGNAN	2	6
MAS-SAINTE-PUELLES	5	15
MONTFERRAND	0	0
MONTREDON-DES-CORBIERES	3	9
MOUX	1	3
NARBONNE	118	354
NEVIAN	31	93
PENNAUTIER	1	3
PEXIORA	5	15
PEZENS	3	9
PORT-LA-NOUVELLE	0	0
SAINT-MARTIN-LALANDE	0	0
TREBES	1	3
VILLASAVARY	0	0
VILLESEQUELANDE	0	0
Total général	349	1047

## IV-2 Objectifs de réduction du bruit à atteindre

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.

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 routiers et ferroviaires 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 <sub>Aeq</sub> (6h-22h)	65	68	68
L <sub>Aeq</sub> (22h-6h)	60	63	63
L <sub>Aeq</sub> (6h-18h)	65		
L <sub>Aeq</sub> (18h-22h)	65		

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

Objectifs isolement acoustique D <sub>nT, A, tr</sub> en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV+voie conventionnelle
D <sub>nT, A, tr</sub> ≥	L <sub>aeq</sub> (6h22h) 40	I <sub>f</sub> (6h22h) 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et D <sub>nT, A, tr</sub> ≥	L <sub>aeq</sub> (6h18h) 40	I <sub>f</sub> (22h6h) 35	
et D <sub>nT, A, tr</sub> ≥	L <sub>aeq</sub> (18h22h) 40		
et D <sub>nT, A, tr</sub> ≥	L <sub>aeq</sub> (22h6h) 35		
et D <sub>nT, A, tr</sub> ≥	30	30	

## IV-3 Les zones calmes

L'article L 572-6 du code de l'environnement définit les zones calmes comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

La directive européenne prévoit donc la possibilité de repérer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver. Une zone calme résulte d'un croisement entre un niveau d'exposition au bruit à priori au moins inférieur à 55 dB(A) et d'un usage (nature de l'occupation).

Par nature les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en termes de sauvegarde. La DDTM 11 n'a donc pas identifié de zone particulière à préserver.

La prise en compte des enjeux s'effectue à travers les mesures préventives précédemment décrites (classement sonore et obligation pour les voies nouvelles de garantir des seuils de bruit conformes à la réglementation en vigueur à l'intérieur des logements pré-existants) qui constituent une garantie de meilleure qualité des niveaux sonores limitant les impacts négatifs sur la population.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique respecteront les engagements introduits par l'article L 571-9 du code de l'environnement.

#### **IV-4 Description des mesures de réduction du bruit**

##### **IV-4-1 – Réseau routier national concédé**

###### **Contexte général :**

Dans le département, le réseau exploité par ASF est intégralement assujéti au contexte relatif à la résorption des Points Noirs du Bruit, notamment la section d'autoroute A9 à 2x3 voies, l'opération d'élargissement ayant été prévue antérieurement à 1978 par la Déclaration d'Utilité Publique d'origine.

L'opération d'aménagement de la bifurcation autoroutière A9/A61 au sud de Narbonne reliant l'A9 à l'A61 mise en service en mars 2018 ne constituant pas une modification significative cette portion reste soumise au référentiel PNB.

###### **Action générale :**

D'une manière générale, les actions réalisées par ASF sur les autoroutes A61 et A9 ont été les suivantes :

Période	Action réalisée sur les PNB
1999	Premier recensement
2000-2007	Premier programme de résorption
2008	Mise à jour générale du recensement, en intégrant notamment <b>l'indicateur européen LDEN</b> (dispositions de la circulaire du 25 juin 2004)
2010	Vérifications formelles et détaillées des nouveaux PNB (type et antériorité) et lancement de leur programme de résorption
2010	Etudes d'opportunité et de faisabilité visant à déterminer les secteurs à traiter par protection à la source (écran ou merlon)
2011	Démarrage des protections individuelles
2012-2013	Fin des travaux de protections individuelles

## Détail du premier programme de résorption des PNB :

Le premier recensement réalisé en 1999, avant la prise en compte de l'indicateur Lden, a permis d'identifier les PNB présentés dans le tableau suivant :

Autoroute		PNB recensés en 1999	Détail par commune
A 61	Limite dpt 31 / Narbonne	9	2 Mas Sainte Puelles 4 Villeneuve la Comptal 1 Palaja 2 Bram
A 9	Limite dpt 34 / Limite dpt 66	17	8 Fleury d'aude 4 Salles d'Aude 5 Narbonne

Le traitement de ces 26 PNB a fait l'objet d'un premier programme de travaux, concrétisé par des protections individuelles globalement réalisées en 2001.

### Actions réalisées pour la résorption des PNB après la prise en compte de l'indicateur Lden

Les programmes d'études et d'actions d'ASF sont dans l'ensemble encadrés par les contrats de plan établis avec l'Etat concédant pour des durées de 5 ans. Le contrat de plan pour la période 2007-2011, approuvé le 25 janvier 2010 par la signature d'un avenant au contrat de concession d'ASF comportait un volet acoustique prévoyant, pour ce qui concerne le département de l'Aude, la résorption de l'ensemble des PNB recensés.

Pour ce qui est des Points Noirs du Bruit, le contrat de plan 2007-2011 a permis d'effectuer une mise à jour complète de leur recensement pour le réseau ASF (cf tableau IV-1-1), afin notamment d'intégrer l'indicateur européen LDEN (ainsi que les seuils associés) et a par la suite permis d'engager **un nouveau programme de résorption**, qui a été réalisé.

Dans le cadre du programme "Paquet Vert", l'opportunité, la faisabilité et la pertinence d'une protection à la source des PNB ont été étudiées à l'échelle de l'ensemble du réseau exploité par ASF.

Ces études ont permis d'établir une liste des ouvrages les plus pertinents.

Dans le département, trois protections à la source ont été réalisées entre 2011 et 2012 :

- Fleury d'Aude : écran de 2,50 m de hauteur sur 300 m de longueur (soit 8 ayants droits traités),
- Narbonne : écran de 2,50 m de hauteur sur 210 m de longueur, complété de longrines de 1,50 m de hauteur sur une longueur cumulée de 1080 m ( soit 12 ayants droits traités ).
- Carcassonne : longrine 1,50 m de hauteur sur linéaire de 920 m (soit 9 ayants droits traités) .

Les autres logements PNB ont fait l'objet de propositions de protections individuelles . Il est à noter que les propositions de protections individuelles ont été refusées par :8 propriétaires sur A9,6 propriétaires sur A61.

ASF a ainsi traité l'ensemble des PNB éligibles (PNB résorbés par protections individuelles via le 1er programme avant prise en compte du Lden + PNB traités par les autres programme post Lden: 3 protections à la source couvrant 29 PNB + 50 protections individuelles sur A9 et 14 sur l'A61) à

l'exception des cas de refus de la part des propriétaires.

**le tableau ci-dessous liste les protections individuelles achevées fin 2012**

Autoroute	PR	Commune	Autoroute	PR	Commune
A61	367,5	BIZANET	A9	191,9	NARBONNE
A61	352,7	FONTCOUVERTE	A9	191,8	NARBONNE
A61	325,6	PALAJA	A9	190,6	NARBONNE
A61	323,2	CARCASSONNE	A9	190,6	NARBONNE
A61	319,8	CARCASSONNE	A9	190,6	NARBONNE
A61	316,8	LAVALETTE	A9	190,6	NARBONNE
A61	310,5	ARZENS	A9	190,4	NARBONNE
A61	309,3	MONTREAL	A9	190,4	NARBONNE
A61	297,9	VILLASAVARY	A9	190,4	NARBONNE
A61	296,3	PEXIORA	A9	190,4	NARBONNE
A61	295,8	PEXIORA	A9	190,4	NARBONNE
A61	293,6	LAURABUC	A9	190,4	NARBONNE
A61	291,3	LAURABUC	A9	189,6	NARBONNE
A61	289,3	CASTELNAUDARY	A9	189,5	NARBONNE
A9	225,5	FITOU	A9	189,4	NARBONNE
A9	220,3	CAVES	CAVES A9	188,6	NARBONNE
A9	220,3	CAVES	A9	188,6	NARBONNE
A9	220,3	CAVES	A9	188,6	NARBONNE
A9	200,3	CAVES	A9	188,6	NARBONNE
A9	217,4	LAPALME	A9	188,4	NARBONNE
A9	203,9	PORTEL	A9	188	NARBONNE
A9	203,8	PORTEL	A9	184	VINASSAN
A9	202,9	PEYRIAC DE MER	A9	184	VINASSAN
A9	200,3	PEYRIAC DE MER	A9	183,9	VINASSAN
A9	200,3	PEYRIAC DE MER	A9	183,8	VINASSAN
A9	197,7	BAGES	A9	183,8	VINASSAN
A9	196,4	BAGES	A9	183,6	VINASSAN
A9	193	NARBONNE	A9	183,6	VINASSAN
A9	192,3	NARBONNE	A9	183,6	VINASSAN
A9	192,3	NARBONNE	A9	178,6	SALLES D'AUDE
A9	192,1	NARBONNE	A9	178,6	SALLES D'AUDE
A9	192,1	NARBONNE	A9	178,6	SALLES D'AUDE

### **Nouveau programme d'actions réalisé :**

Un programme de mise en œuvre d'un revêtement drainant sur l'autoroute A9 entre les échangeurs n° 38 (Narbonne) et n° 40 (Leucate) a été réalisé à l'automne 2013 dans les deux sens de circulation.

Notons que l'entretien des chaussées circulées, et plus particulièrement le renouvellement de la couche de roulement, répondent à de nombreux critères. Les qualités acoustiques en font partie mais la plupart de ces critères portent sur la sécurité des usagers et la pérennité de la chaussée. Ainsi, cette action relative à la mise en œuvre d'un revêtement peu bruyant ne peut être considérée comme un gage permanent de qualité acoustique au niveau de la section d'autoroute concernée.

### **Financement des actions :**

Le programme de résorption des PNB a été entièrement pris en charge par ASF.

Ecrans Antibruit : Le coût de réalisation des écrans établi au Paquet Vert est de 853 € HT/m<sup>2</sup> (valeur janvier 2009). Le coût total pour la réalisation de 3960 m<sup>2</sup> d'écrans est de 3,378 M€ HT.

Protections Individuelles : Le coût de traitement individuel établi au Paquet Vert est de 12,5 k€ HT/logement (valeur janvier 2009).

En ce qui concerne le programme de protections individuelles, le coût total était de 962,5 k€ HT.

### **Possibilité d'actions complémentaires :**

Les actions menées ont permis la résorption conforme des PNB bordant le réseau exploité par ASF dans le département de l'Aude sur l'A9 et l'A61. Ainsi aucune action complémentaire n'est prévue à l'horizon 5 ans autre que celles mentionnées ci-dessous

Autre projet :

L'opération d'élargissement à 2x3 voies de l'A61 dans sa section entre l'échangeur de Lézignan-Corbières (n°25) et la bifurcation A61/A9 comprend des dispositifs de protection acoustique. Pour le linéaire concerné par le département de l'Aude ce sont 3 logements qui bénéficieront de protections individuelles par isolation de façade.

### **Actions non spécifiques mais contribuant à limiter les nuisances**

A l'occasion des chantiers de renouvellement des couches de roulement, le revêtement de certaines sections a pu être amélioré d'un point de vue acoustique.- A9 : du PR 191 au 196 un revêtement en enrobé drainant (BBDr) de faible granulométrie classé R1 soit les plus performants en termes acoustiques. Comparé au précédent, ce revêtement réduit fortement l'émission sonore du flot de véhicules . D'ici à 2021, la section comprise entre le PR160 et le 191 sera renouvelée avec ce même type d'enrobé BBDr - A61 : du PR 357-378 il est prévu un Béton Bitumineux Très Mince (BBTM) de faible granulométrie qui figure également parmi les produits courants les moins bruyants. Notons toutefois que l'entretien des chaussées circulées, et plus particulièrement le renouvellement de la couche de roulement, répondent à de nombreux critères. Les qualités acoustiques en font partie en particulier au droit de secteurs urbanisés, mais des critères de sécurité des usagers et de pérennité de la chaussée entrent également dans le choix. Ainsi, les actions relatives aux revêtements peu bruyants récemment mis en œuvre sont signalées à titre informatif; elles peuvent apporter une plus-value notable mais ne peuvent être considérées comme un gage permanent de qualité acoustique.



## IV-4-2 – Réseau routier national non concédé

### Contexte général :

Le département de l'Aude, ne possède plus de réseau national .

## IV-4-3 – Réseau ferré national – RFF Voie ferrée (Bordeaux- Sète et Narbonne- Portbou)

### Contexte général :

L'ensemble du réseau ferroviaire présent sur le département est concerné par les cartes de bruit stratégique, uniquement par rapport aux trafics retenus pour la 3ème échéance au sens de la directive européenne (82 trains / jours).

### Actions réalisées et programmées pour la résorption des PNB

#### **Actions préventives proposées relevant du contexte réglementaire**

La Direction territoriale de SNCF réseau s'engage à fournir au Préfet de l'Aude toutes les informations nécessaires au réexamen du classement sonore des voies ferroviaires pendant la durée du PPBE.

#### **Actions préventives proposées relevant de travaux**

L'entretien régulier du réseau (opérations de grand entretien [**OGE**] comme le meulage des rails), les opérations de renouvellement, de simplification du réseau ferroviaire (renouvellement et ou suppression d'appareils de voies) sont favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (renouvellement voies, ballast selon l'acronyme **RVB**) 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.

La maintenance régulière de l'infrastructure se poursuivra et l'effort de renouvellement et d'amélioration des infrastructures ferroviaires va se poursuivre dans les années à venir. À l'horizon du présent PPBE de l'Aude.

SNCF réseau a d'ores et déjà programmé un certain nombre d'opérations d'entretien et de maintenance dans l'Aude :

#### Ligne 640 000 : Bordeaux Sète section Montferrand -Nissan les Ensérune :

- RVB entre Castelnaudary et Carcassonne entre janvier 2017 et fin 2018
- Renouvellement de 4 appareils de voie à Marcorignan en 2018
- OGE Meulage Carcassonne - Bram en 2018

#### Ligne 677 000 : Narbonne Port Bou / section Narbonne - Fitou

- Renouvellement rails et ballast entre Porte La Nouvelle et Fitou en 2021

Toutes ces opérations vont contribuer à limiter l'émission sonore sur les sections ferroviaires concernées.

## **Actions préventives proposées sur le matériel roulant (réalisées par les entreprises ferroviaires)**

Pour le transport des voyageurs, la SNCF pour les TGV et les régions pour les TER ont mis en place depuis plusieurs années des politiques de renouvellement du matériel roulant. La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de -10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite sur les autres types de matériel roulant (doublé d'un dispositif anti-enrayeurs similaire à l'ABS de nos voitures) permet d'obtenir une baisse de -3 à -6 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels.

Pour le transport de marchandises, de nouveaux matériels adaptés au transport de fret équipent aujourd'hui les Autoroutes Ferroviaires Françaises et permet de réduire d'au moins 6dB(A) le bruit émis par rapport à un train de fret classique.

Dans le département de l'Aude, l'autoroute ferroviaire (entre Perpignan et Bettembourg et entre Perpignan et Calais) représente aujourd'hui 6 allers – retours ; D'une manière générale, tous les nouveaux matériels mis en circulation en Europe doivent respecter les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui garantissent des niveaux sonores fortement abaissés par rapport aux anciens matériels.

## **Financement des mesures**

### **Réseau ferré national**

Pour les opérations spécifiques liées à la réduction de nuisances sonores (écrans anti bruit, pose de double vitrages), un accord cadre national relatif au financement d'interventions sur les infrastructures du réseau ferroviaire avait été signé le 1er décembre 2009 pour une période de 3 ans, entre SNCF réseau et l'ADEME. Ce plan n'a pas été reconduit depuis.

Les opérations de maintenance et de grand entretien des voies ferrées, décrites en page précédente, contribuent également à limiter les nuisances sonores du système ferroviaire ; Elles sont entièrement la charge du maître d'ouvrage SNCF réseau.

## **Justification du choix des mesures programmées**

### **Réseau ferré national**

Aucune action spécifique « bruit » (comme les écrans, la pose de doubles vitrages) n'est programmée dans l'Aude au titre de cette échéance du PPBE.

## **IV-5 Note relative à la consultation du public**

### **IV-5-1 – Rappel des modalités de la consultation**

Toutes les cartes de bruit établies par l'État pour les secteurs concernés des grandes infrastructures de transport terrestre dans le département de l'Aude (routes dont le trafic est supérieur à 8 200 véhicules/j et voie ferrée de plus de 82 trains/j) sont disponibles sur le site internet des services de l'État dans l'Aude depuis décembre 2018.

L'État a mis en œuvre une campagne de communication en vue de faciliter l'expression de la population audoise sur la question des nuisances sonores. Cette consultation, menée du 23 avril 2019 au 24 juin 2019, s'est déroulée de la manière suivante :

- annonce légale paru dans l'Indépendant le 4 avril 2019
- mise en ligne sur le site des services de l'État dans l'Aude du projet de PPBE de l'État à partir du 23 avril 2019,
- mise à disposition du projet de PPBE de l'État non dématérialisé dans les locaux de la DDTM 11 (Carcassonne et Narbonne) à partir du 23 avril 2019.

### **IV-5-2 – Synthèse des observations formulées**

Aucune remarque de la part du public n'a été formulée, le projet de PPBE de l'État n'est pas modifié.

### Critères d'antériorité

extraits de la circulaire du 25 mai 2004

Sont considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de points noirs du bruit du réseau national des transports terrestres, les bâtiments sensibles suivants :

- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux à usage 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 établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités...), de soins et de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés...) et d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté les concernant pris en application du deuxième alinéa de l'article R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation.

On notera aussi que dans les cas où des 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.**

<b>Plan de prévention Du Bruit dans l'Environnement</b>	Directeur de publication :  Monsieur le Directeur de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Ont participé à la rédaction : <ul style="list-style-type: none"><li>- VINCI Autoroutes</li><li>- Réseau Ferré de France</li><li>- CEREMA</li><li>- DDTM de l'Aude</li></ul>	