



# **FICHE PRE EIE**

## **NUISANCES SONORES**

**PRE- ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT  
DU SCOT DU PAYS INTERREGIONAL BRESLE YERES**

VERSION 3.0

## Positionnement de la thématique par rapport au SCoT & rappels réglementaires

---

### 1. POSITIONNEMENT DE LA THEMATIQUE PAR RAPPORT AU SCOT

Le bruit est perçu comme la principale nuisance de l'environnement pour près de 40% des français. La sensibilité à cette pollution, qui apparait comme très subjective, peut provoquer des conséquences importantes sur la santé humaine (troubles du sommeil, stress...). Le SCOT, en tant qu'outil de planification des zones d'activités et des zones d'habitation doit permettre de limiter l'exposition des populations à des niveaux de bruit trop important pour garantir la santé humaine.

### 2. RAPPELS REGLEMENTAIRES

#### • LA DIRECTIVE EUROPEENNE

La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 fixe les obligations des collectivités en matière de nuisances sonores. Cette Directive a pour objectif d'améliorer l'environnement sonore des administrés, d'informer les élus et les citoyens, à partir d'une cartographie du bruit, et d'adopter des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Les cartes du bruit permettront de repérer les « Points Noirs Bruit » et devront être révisés tous les cinq ans. Les points noirs bruit (PNB) sont des logements dont les façades sont exposées à plus de 70 dBA le jour ou à plus de 65 dBA la nuit. L'objectif de protection pour ces PNB est de ramener les niveaux sonores en façade des habitations à des niveaux acceptables grâce à des protections :

- sur le bâti (insonorisation de façade),
- à la source (écran, butte de terre...).

#### • LE CODE L'ENVIRONNEMENT

Les articles L.571.1 à L.571-26 relatifs à la lutte contre le bruit et les articles L.572.1 à L.572.11 relatifs à l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement (transposition de la Directive Européenne).

#### **Nuisances sonores : définition**

Un bruit est considéré comme une gêne lorsqu'il perturbe les activités habituelles comme la conversation, l'écoute de la radio, le sommeil.

Les **effets d'un environnement sonore sur la santé humaine** entraînent essentiellement des déficits auditifs et des troubles du sommeil pouvant engendrer des complications cardio-vasculaires et psycho-physiologiques. Cependant, selon un rapport de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale et au Travail (AFSSET), dans son dossier « Impacts sanitaires du bruit » diffusé en mai 2004, « il est aujourd'hui difficile de connaître la part des pertes auditives strictement liées au bruit ».

L'AFSSET identifie **différentes catégories de populations présentant une vulnérabilité particulière au bruit**. Il s'agit des enfants en milieu scolaire en phase d'apprentissage, des travailleurs exposés simultanément à plusieurs nuisances, des personnes âgées et des personnes ayant une déficience auditive.

Les projets de création de nouvelles infrastructures et toutes modifications du schéma de circulation doit prévoir les hausses et baisses de trafic induites, de façon à mettre en œuvre des **dispositifs de protection acoustique pour préserver la santé des populations voisines**. Il s'agit de dispositifs de protection à la source (choix des matériaux, limitation de vitesse, écran acoustique, butte de terre...) ou des habitations (double vitrage, amélioration des joints, isolation...).

• **COMPTABILISATION DES NIVEAUX SONORES**

➤ **Indice Lden**

Le Lden représente le niveau d'exposition totale au bruit. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen pendant chacune des trois périodes de la journée, c'est à dire le jour (6h – 18h), la soirée (18h – 22h) et la nuit (22h – 6h),
- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A)<sup>1</sup>, ce qui signifie qu'un déplacement motorisé opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois à cinq déplacements motorisés opérés de jour selon le mode de déplacement considéré,
- le niveau sonore moyen de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré de nuit est considéré comme équivalent à dix mouvements opérés de jour.

➤ **Indice Ln**

Le Ln représente le niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit (de 22h à 6h) d'une année.

L'indice Ln étant par définition un indice de bruit exclusif pour la période de nuit, aucune pondération fonction de la période de la journée n'est appliquée pour son calcul.

➤ **Echelle de bruit**

L'échelle de bruit considère le bruit comme gênant à partir de 60 dBA.

Néanmoins, la réglementation retient le seuil de 68 dBA le jour et 62 dBA la nuit.

Les nuisances du trafic sont mesurées par le Lden (jour et nuit) alors que pour le trafic ferroviaire on retient plutôt le Ln (nuit uniquement).



• **CARTE DE BRUITS STRATEGIQUE ET PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)**

La carte de bruit stratégique est un document informatif et actuel. Elle est constituée de documents graphiques, de tableaux et d'un résumé non technique destiné « [...] à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution » (article L.572-3 du Code de l'Environnement). Elle sert d'outil d'aide à la décision pour l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Les PPBE « tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes » (article L.572-6 du Code de l'Environnement).

La Directive Européenne 2002/49/CE traduite en droit français prévoit la mise en place de deux outils : **les cartographies stratégiques du Bruit et la rédaction des PPBE.**

**Première échéance : 2008**

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

<sup>1</sup> Une valeur exprimée en dB (A) indique une évaluation en décibels d'un niveau sonore avec la pondération A de la norme CEI 61672-1 « Electroacoustique – Sonomètres ». La pondération est établie pour tenir compte de la sensibilité moyenne de l'oreille des personnes ayant une audition considérée comme normale, pour chaque bande de fréquences.

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

### Deuxième échéance : 2013

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

- les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules soit 8 200 véhicules/jour,
- les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages de trains soit 82 trains/jour,
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

- **CLASSEMENT SONORE**

Le classement sonore est un document opposable aux tiers et prospectif.

Le Code de l'Environnement prévoit le classement en cinq catégories des infrastructures de transports terrestres selon des niveaux sonores de référence ainsi que la définition de la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit. Ces secteurs sont destinés à couvrir l'ensemble du territoire où une isolation acoustique renforcée est nécessaire. Les bâtiments à construire dans un secteur affecté par le bruit doivent donc être isolés en fonction du niveau sonore de leur environnement.

### Niveaux sonores de référence et largeurs maximales des secteurs affectés par le bruit

Catégories de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre	Niveau sonore au point de référence, en période diurne (en dB(A))	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne (en dB(A))
1	300 m	83	78
2	250 m	79	74
3	100 m	73	68
4	30 m	68	63
5	10 m	63	58

### Points clés analytiques

#### 1. CONNAISSANCE ET PRISE EN CONSIDERATION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

- **SEINE-MARITIME**

Les cartographies stratégiques du bruit de seconde génération ont été réalisées pour la Seine Maritime. Des cartes ont ainsi été réalisées pour les infrastructures routières nationales (A28 e 29), départementale (D925) et communales pour le territoire de Bresle Yères.

Un observatoire du bruit existe depuis 2005.

La Seine-Maritime est dotée d'un PPBE<sup>2</sup> des grandes infrastructures des transports terrestres depuis 2013.

<sup>2</sup> Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

- **SOMME**

Dans la Somme un observatoire du bruit a été mis en œuvre en 2008. Son objectif est d'identifier les zones de bruit critique et donc de déterminer les points noirs du bruit à traiter.

Les cartes stratégiques du bruit ne font état d'aucune carte de bruit en lien avec l'autoroute A28, seule infrastructure du territoire de Bresle-Yères entrant dans les conditions à l'origine de création de cartes de bruit stratégiques.

Le PPBE des infrastructures terrestres de la Somme ne relève aucun point noir du bruit le long de l'A28 et **seulement 10 personnes exposées à des niveaux de bruit supérieurs au seuil Lden sur le tronçon Blangy-sur-Bresle – Abbeville.**

Source : [http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=bruit\\_route\\_nationales&service=DDTM\\_80#](http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=bruit_route_nationales&service=DDTM_80#)

- **VALLEES DE BRESLE ET YERES**

Le Pays n'accueille pas d'agglomération de plus de 100 000 habitants. **Il n'est donc pas concerné par la réalisation de carte de bruit ou PPBE.**

## 2. LE BRUIT ROUTIER

- **INFRASTRUCTURES DE RANG NATIONAL**

Les routes nationales supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules soit 8 200 véhicules/jour du territoire sont l'A28 et l'A29.

Ces autoroutes ne sont relevées par des cartes stratégiques du bruit que pour le département de la Seine-Maritime, la Somme n'ayant pas produit les cartes de 2<sup>de</sup> génération.

Ces infrastructures touchent 11 communes de Seine-Maritime et 4 de la Somme:

Communes touchées par les nuisances des autoroutes		
Aumale	Blangy-sur-Bresle	Fallencourt
Haudricourt	Illois	Foucarmont
Morieuse	Pierrecourt	Ronchois
Saint-Riquier en Rivière	Villers-sous-Foucarmont	Bouillancourt-en-Séry
Bouttencourt	Martainneville	Vismes-au-Val
Source : cartes de bruits stratégiques (2 <sup>ème</sup> génération- SM) et arrêté classement sonore des infrastructures de transport terrestre (Somme)		

Des merlons permettant de limiter le bruit existent sur l'A29. Néanmoins, les arrêtés préfectoraux liés au classement du bruit imposent un retrait de 250m de part et d'autre de l'A28 et de 100m pour l'A29.

- **INFRASTRUCTURES DE RANG DEPARTEMENTAL**

Les cartes de bruit stratégique de seconde génération n'ont été réalisées que côté Seine- Maritime.

Elles révèlent des nuisances pour les D1915, D925 et 925C sur les communes de :

Communes touchées par les nuisances de RD 925				
Criel-sur-Mer	Etalondes	Eu	Floques	Le Tréport
Saint-Quentin la motte croix au bailly				

Communes touchées par les nuisances de RD 1015

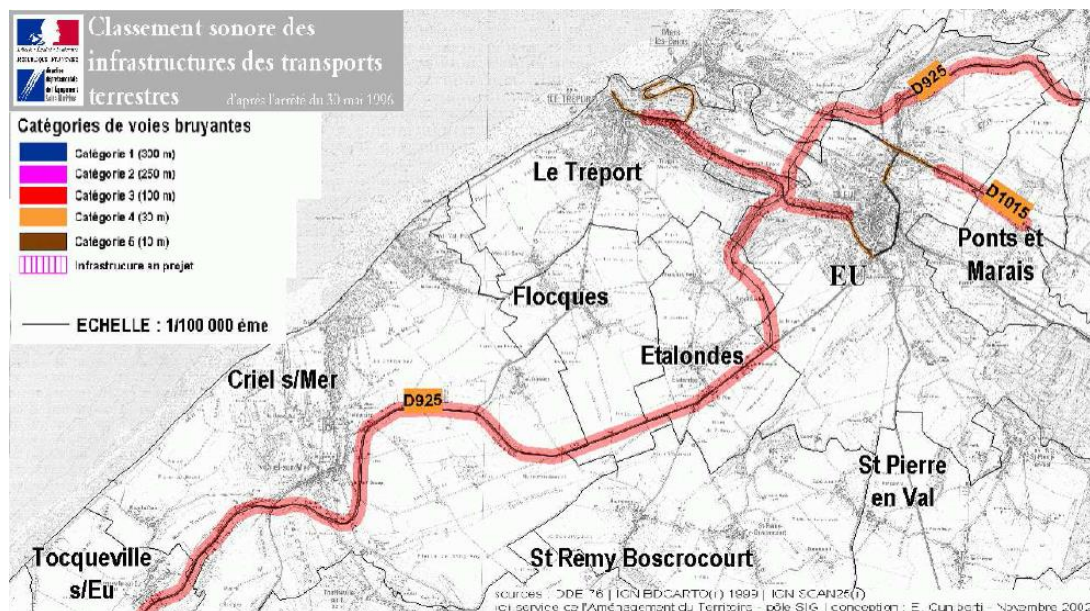
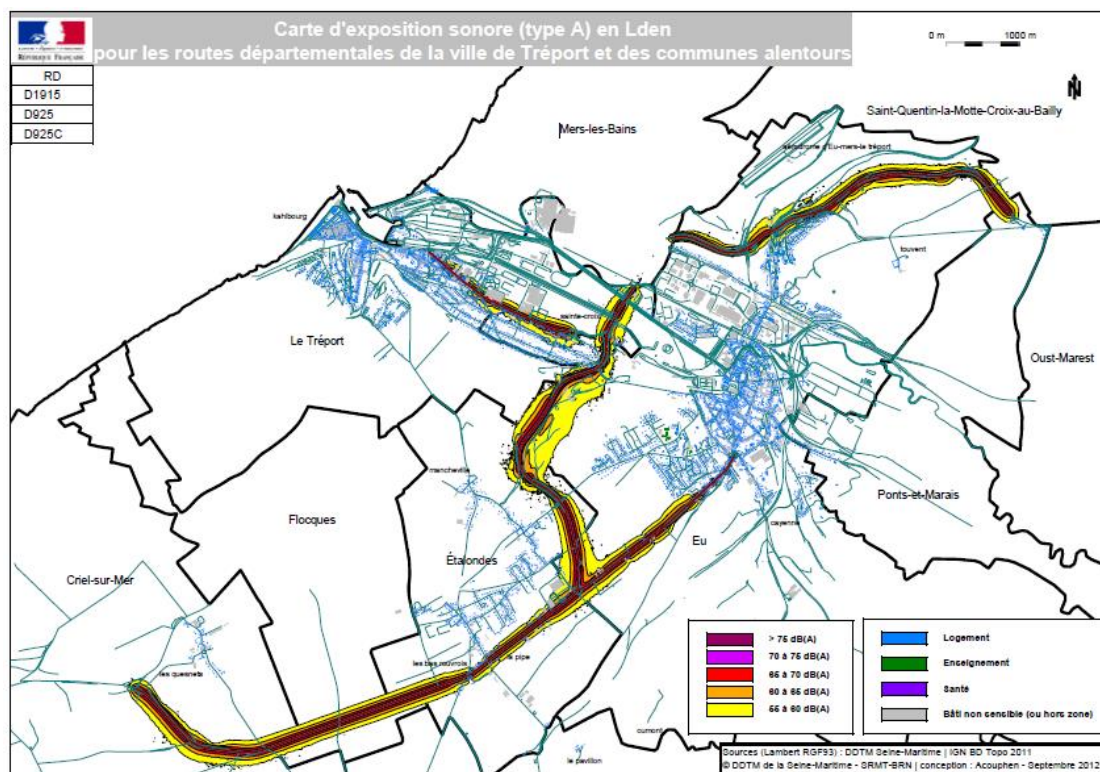
Beauchamps

Bouvaincourt-sur-Bresle

Gamaches

Mers-les-Bains

Oust-Marest



Les secteurs du classement sonore des infrastructures de transports terrestres arrêtés par le Préfet indiquent des reculs à prendre en compte pour les nouvelles constructions. Les classements sonores observés sont compris entre 3 et 5 nécessitant un retrait de 10 à 100 m par rapport à la route.



- **INFRASTRUCTURES DE RANG COMMUNAL**

Le bruit pour des infrastructures communales touche la rue du Marais à Blangy-sur-Bresle, le Quai François 1<sup>er</sup> au Tréport, le boulevard Thiers à Eu. Le classement de ces routes impose un retrait de 30m.

### 3. LE BRUIT FERROVIAIRE

Le réseau ferré du territoire accueille un trafic annuel inférieur à 30 000 passages de trains soit 82 trains/jour, le territoire n'est ainsi pas considéré comme touché par des problématiques de bruit ferroviaire.

### 4. LES ZONES CALMES

Pour la grande majorité, le Pays Interrégional Bresle Yères est en zone calme puisque 51 des 77 communes ne présentent pas d'infrastructure générant du bruit.

## Atouts /Faiblesses –Opportunités/Menaces et problématiques clés

### Nuisances sonores: synthèse

Situation actuelle	Tendances et scenario au fil de l'eau
	↗ la tendance s'accélère = elle se maintient ↘ la tendance ralentit voire s'inverse
+ Peu d'infrastructures génératrices de bruit	=
+ Pas de points noirs du bruit sur le territoire	= Les arrêtés préfectoraux imposent un recul par rapport aux infrastructures bruyantes limitant le risque pour de nouveaux bâtiments
+ Une majorité de zones calmes	=

### Nuisances sonores : propositions d'enjeux pour le SCoT du Pays Interrégional Bresle Yères

- Respecter les retraits indiqués par les cartes des classements sonores
- Favoriser le rapprochement entre sites d'habitation, d'approvisionnement et d'emplois pour limiter les déplacements et le bruit qui en découle