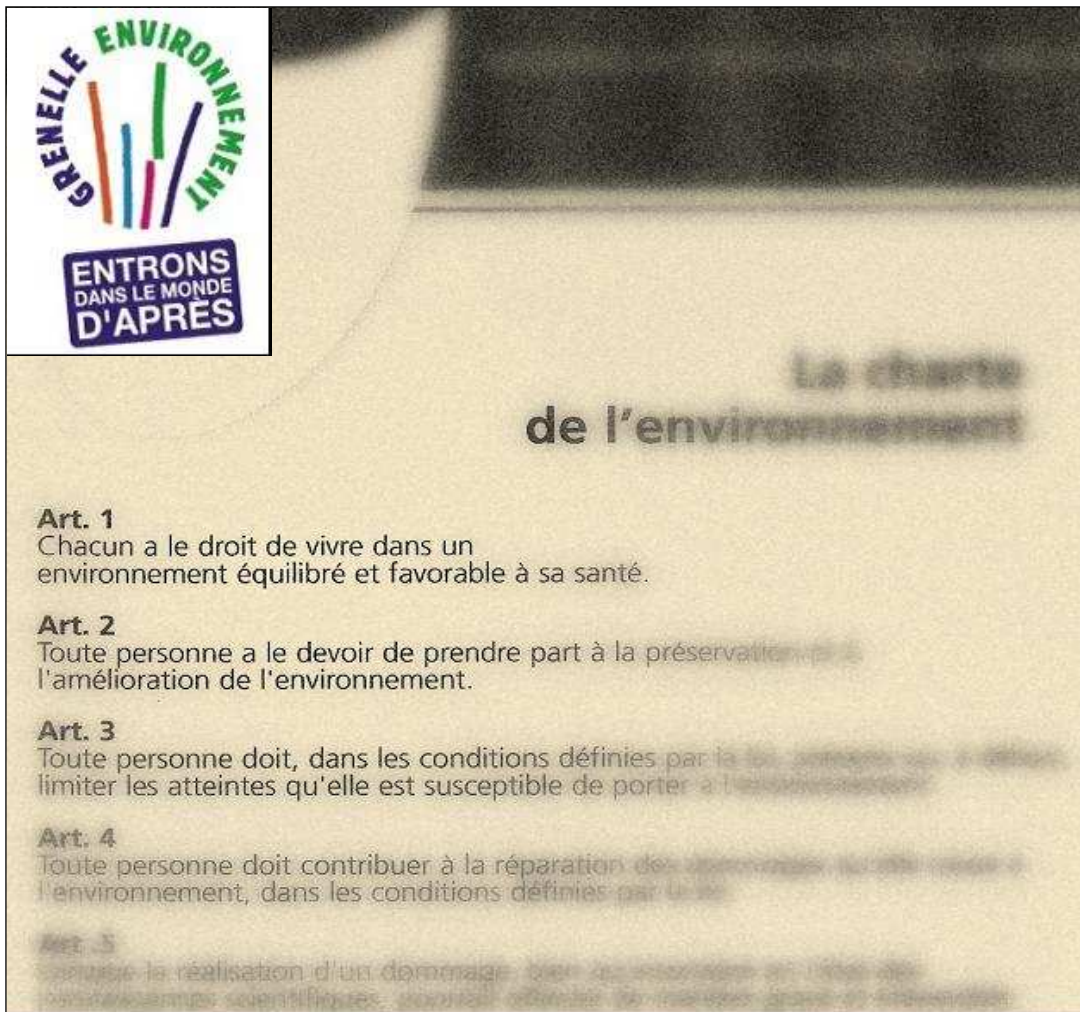


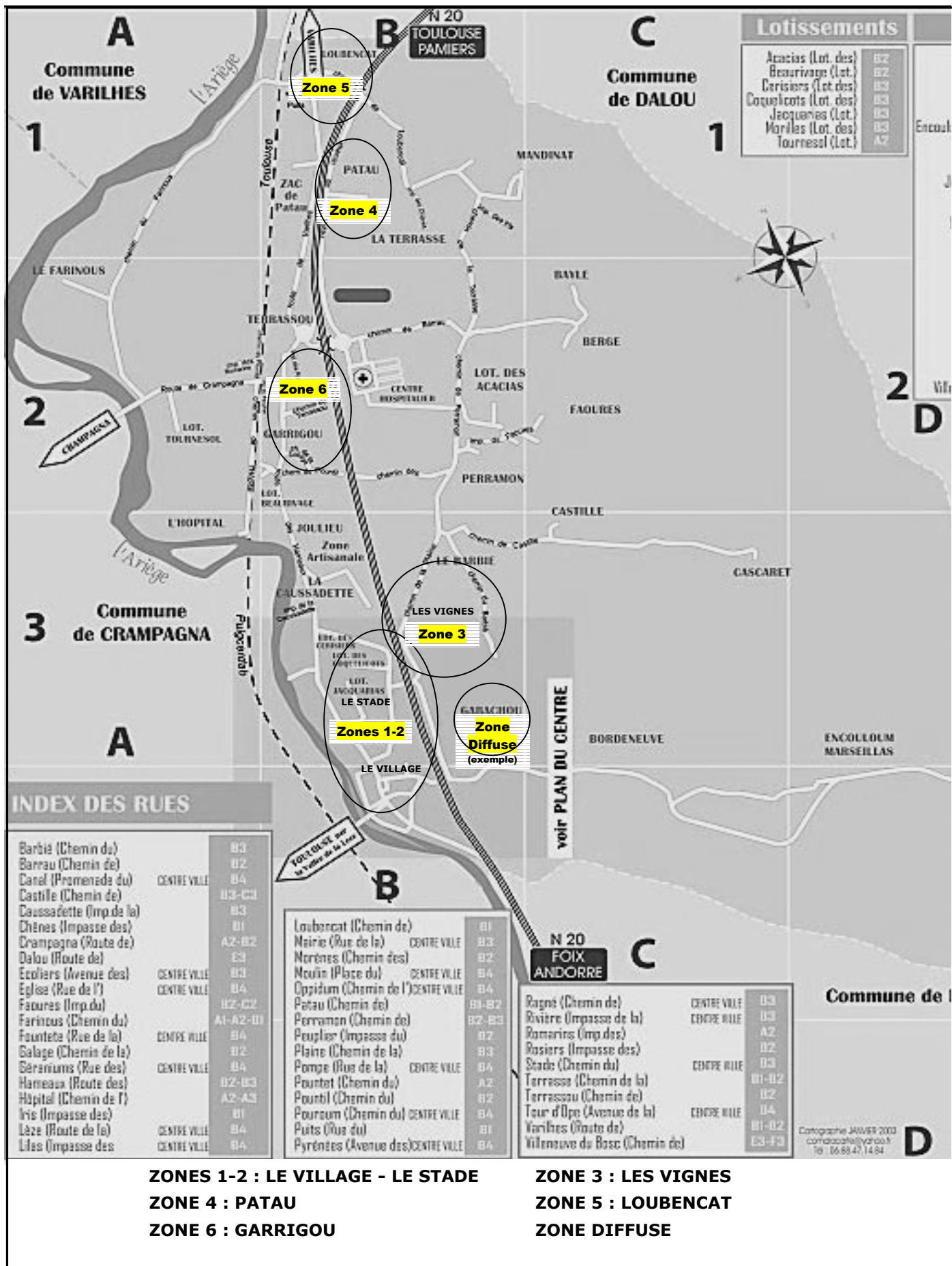
# Les 18 Éléments Essentiels pour la protection des habitants dans les zones de bruit de la RN 20 à Saint-Jean de Verges



## Contribution à l'Étape 2 du PPBE de la RN 20

*Association « Pour moins de décibels  
sur la commune de Saint-Jean de Verges »*

*Mars 2011*



**Zones de bruit à Saint-Jean de Verges**

## 1 - GÊNE RESSENTIE ET QUALITÉ DE VIE

### 1.1. Gêne ressentie et mesure du bruit

Avec les Cartes de bruit et le PPBE, l'Etat et les services de l'Etat nous placent systématiquement sur le terrain des normes, réglementations et indicateurs de bruit. Nous ne refusons pas le débat mais nous rappelons que notre association lutte contre la gêne ressentie par les riverains et pour la qualité de vie dans notre village : nous intéressons plus à la « protection des habitants » qu'à la « protection des bâtiments et de leurs façades ».

#### **ESSENTIEL 1**

- ▶ **La finalité de notre association est la lutte contre la gêne réelle ressentie par les habitants, que leur habitation soit ou non identifiée acoustiquement comme Point Noir du Bruit et quelle que soit la date de leur permis de construire.**

Selon le CETE, une variation de 1 décibel n'est pas perceptible en général par l'oreille humaine, ce qui signifie que la gêne du riverain est la même à 1 décibel près. Nous ne l'oublierons pas si certaines habitations étaient menacées d'être exclues des mesures de protection, à 1 décibel près.

### 1.2. Le devoir de notre association

#### **ESSENTIEL 2**

- ▶ **Notre association défendra la qualité de vie et le bien-être de tous les habitants victimes de la gêne générée par la RN 20 à Saint-Jean de Verges, sans laisser personne au bord du chemin. Nous avons pris l'engagement de mener toutes les actions nécessaires pour cela.**

### 1.3. Qualité de vie et développement de notre village

Avec les deux-tiers des surfaces constructibles de notre village et 60% des zones AU et Auo, qui représentent le potentiel de développement de notre commune, situées en zone de bruit, l'enjeu de notre combat dépasse la seule défense des riverains et concerne l'avenir de Saint-Jean de Verges. En demandant des dispositifs antibruit sur toute la traversée de Saint-Jean de Verges par la RN 20, nous voulons protéger les riverains mais aussi obtenir un déclassement de la RN 20 en catégorie 3.

#### **ESSENTIEL 3**

- ▶ **Ce que nous demandons, c'est un plan d'actions, sur un horizon raisonnable, stimulant le développement de notre village et restaurant la qualité de vie de ses habitants.**

## 2 - UN PRINCIPE DISCRIMINATOIRE : LA RÈGLE D'ANTÉRIORITÉ

La règle d'antériorité dit que seules ont droit à des mesures de protection les habitations dont la demande de permis de construire est antérieure à l'existence administrative de l'infrastructure. Les autres, exposées au bruit mais plus récentes, ne peuvent que « s'abriter » derrière les protections éventuelles de bâtiments anciens à proximité, s'il y en a. On peut considérer deux points de vue :

- Le premier concerne l'obligation faite aux gestionnaires et maîtres d'ouvrage d'infrastructures de prendre des mesures de protection à l'égard des populations affectées par des nuisances sonores, à condition que leurs habitations respectent la règle d'antériorité (Code de l'environnement). Ceci s'applique à la résorption des Points Noirs du Bruit.
- Le second point de vue concerne l'Etat, Etat de droit qui place la Constitution au sommet des normes de droit et garantit l'égalité des sujets devant le droit. Il serait discriminatoire et contraire à cet Etat de

droit de priver un citoyen, sous prétexte que son habitation est trop récente, du « droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé », conformément à l'article 1er de la Charte de l'Environnement introduite dans la Constitution en 2005.

#### **ESSENTIEL 4**

- ▶ **Nous demandons à l'Etat, dont le rôle est de veiller à la tranquillité des citoyens, d'appliquer la Charte de l'environnement, texte à valeur constitutionnelle qui garantit à chacun le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé.**

### **3 - UN PRINCIPE ESSENTIEL : LA PROTECTION À LA SOURCE**

Les circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004 pour la résorption des Points Noirs du Bruit donnent priorité à la mise en œuvre d'actions durables de réduction du bruit au plus près de la source : traitement direct de l'infrastructure notamment à l'aide d'écrans et de parements acoustiques, de merlons, complétés par des actions visant à atténuer le bruit de roulement (revêtement routier peu bruyant, régulation de la vitesse...). Notre association sera très vigilante et refusera tout plan de protection au rabais qui ne s'appuierait pas sur des mesures de réduction du bruit à la source.

#### **ESSENTIEL 5**

- ▶ **Nous réclamons des protections réduisant le bruit au plus près de la source, protégeant les espaces extérieurs comme les jardins et permettant l'ouverture des fenêtres. C'est le moins qu'on puisse attendre pour assurer la qualité de vie dans un village de campagne.**

### **4 - UNE DÉMARCHE GLOBALE**

#### **ESSENTIEL 6**

- ▶ **Nous demandons une démarche globale basée sur une combinaison d'actions réduisant le bruit à la source (murs antibruit, merlons, revêtement peu bruyant, régulation de vitesse...) avec des aménagements paysagers.  
L'aspect économique ne doit pas prévaloir dans le choix des équipements au détriment du bien-être des riverains.**

#### **4.1. Écrans antibruit et merlons**

#### **ESSENTIEL 7**

- ▶ **La mise en place d'écrans antibruit ou de merlons sur toute la traversée de Saint-Jean de Verges par la RN 20, reste la revendication essentielle de notre association, appuyée par les 1012 signatures de notre pétition citoyenne.  
Ces dispositifs doivent avoir des caractéristiques (implantation, longueur, hauteur, géométrie du sommet, diffraction, route non masquée...) garantissant une efficacité maximale pour la protection des habitants.**

#### **4.2. Réduction des pics de bruit**

Lors des mesures acoustiques réalisées en avril 2009, le CETE a constaté que plus de 50% des véhicules circulaient au dessus de la vitesse de 110 km/h dont 10% au dessus de 130 km/h et 2,5% au dessus de 150 km/h. Ces événements récurrents particulièrement bruyants, comme le passage de 2 roues à allure excessive, ne constituent pas des phénomènes isolés sur cet axe. Le CETE affirme que la gêne et le

mal-être exprimés par les riverains sont fortement liés au climat de stress perpétuel généré par cette suite de pics de bruit.

Lors de la réunion du 9 novembre 2009, le sous-préfet de Pamiers a décidé de demander la pose de radars automatiques fixes sur la RN 20. Nous avons suggéré que, si l'Etat décidait de mettre en place des radars, le choix de radars-tronçons était préférable.

Lors de la réunion de l'observatoire du bruit du 24 novembre 2010, le sous-préfet a annoncé avoir reçu un accord de principe pour que la RN 20 figure parmi les premiers axes équipés en France d'un radar-tronçon. Il a précisé, ainsi que la DDT, que ce n'est pas la solution unique et que le PPBE doit déboucher sur tout un panel de mesures.

#### **ESSENTIEL 8**

- ▶ **La pose de radars-tronçons, décidée par l'Etat, n'est qu'une des mesures d'un plan global pour lutter contre la gêne subie par les riverains de la RN 20 (réduction des pics de bruit).**

### **4.3. Revêtements peu bruyants**

#### **ESSENTIEL 9**

- ▶ **La pose de revêtements peu bruyants est un des moyens d'action au niveau de la source pour lutter contre la gêne ressentie par les habitants de Saint-Jean de Verges. Ils apportent un gain acoustique appréciable et s'avèrent la seule solution efficace pour traiter certaines zones de bruit comme la « zone diffuse » ou la « tranchée du Plantaurel ».**

### **4.4. Aménagements paysagers**

Nous voulons retrouver les chemins et les promenades aujourd'hui interdits à la population par le vacarme de la RN 20. Nous voulons les aménagements paysagers promis dans la DUP de 1986 pour réduire les conséquences dommageables du projet. Nous ne voulons plus des ronces et des broussailles qu'un mégot de cigarette jeté d'une voiture suffirait à enflammer.

#### **ESSENTIEL 10**

- ▶ **Les aménagements paysagers aux abords de la RN 20 sont une composante importante d'un plan d'actions pour restaurer la qualité de vie à Saint-Jean de verges, d'autant que la pollution visuelle vient amplifier le ressenti de la pollution sonore. Assurer la protection des riverains dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement doit être une préoccupation du PPBE.**

## **5 - UNE DÉMARCHE CONCERTÉE**

Nous avons apprécié l'important travail réalisé par les services de l'État et l'esprit d'écoute et de dialogue qui a régné jusqu'à présent dans le cadre de l'observatoire du bruit. Néanmoins, la discussion de documents complexes, difficiles à interpréter, se référant à une multitude de normes et réglementations, nécessiterait d'autres formes de concertation que les réunions à 25 personnes de l'observatoire du bruit, difficilement efficaces.

Nous demandons l'application de la Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 qui prévoit que le public soit consulté sur les propositions relatives aux plans d'action, qu'il se voit accorder, en temps utile, des possibilités effectives de participation à l'établissement des plans d'action, que les résultats relatifs à cette participation soient pris en compte et qu'il dispose d'un temps suffisant pour participer à chacune des phases. Cela va bien au-delà des deux mois prévus, en phase 3 du PPBE, pour la consultation du public sur un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées.

#### **ESSENTIEL 11**

► Nous souhaitons que notre association participe effectivement à la définition des mesures de protection et qu'une concertation soit engagée afin que les habitants ne soient pas mis devant le fait accompli et découvrent finalement des solutions ne répondant pas à leurs attentes.

**Nous demandons une réunion d'étape, en juin 2011, sur l'état d'avancement de la phase 2 du PPBE et les mesures de protection envisagées.**

## **6 – PNB ET ZONES BRUYANTES DU PPBE DE LA RN 20**

Des mesures du bruit réalisées in situ en avril 2009 par le CETE, il ressort qu'un bâtiment a été identifié comme Point Noir du Bruit (PNB) à Saint-Jean de Verges et que la zone « Les Vignes » est une zone bruyante du PPBE de la RN 20.

### **6.1. PNB identifiés à partir des résultats issus des calculs de modélisation**

En complément des mesures acoustiques in situ, le CETE a recherché de nouveaux PNB éventuels par calcul cartographique à partir de modèle de simulation. Le point de départ de cette approche est la carte de bruit, établie en juillet 2008, qui représente les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones partant de 55 d(A) en Lden puis, pour les valeurs supérieures, par plages fixées de 5 en 5 dB(A). Les cartes de bruit ayant une finalité de diagnostic macroscopique, le pas de calcul, qui conditionne la précision de l'évaluation, a été abaissé pour obtenir une évaluation plus fine des zones de dépassement des valeurs limites.

Pour évaluer les niveaux de bruit calculés en Lden des bâtiments exposés, les courbes isophones ont été recalées sur les niveaux de trafic long terme 2030, Le CETE a vérifié que tous les bâtiments sont à usage d'habitation et indiqué, dans son rapport d'étape 1 du PPBE, lorsque la règle d'antériorité n'est pas respectée. Nous noterons simplement qu'il n'est pas rare de constater que deux habitations voisines pour ne pas dire mitoyennes, subissant la même exposition au bruit, présentent des écarts de Lden de 3 voire 5 dB(A).

### **6.2. L'effet couperet du Lden à 68 dB(A)**

Nous estimons que « l'effet couperet » du Lden issu de calculs de modélisation qui décide qu'un bâtiment est ou non PNB suivant que la valeur limite de 68 dB(A) est dépassée ou non à l'horizon 2030, au décibel près, est trop restrictif, pour de multiples raisons, notamment : l'indicateur Lden se trouve pénalisé par le volume de trafic nocturne relativement faible sur la RN 20, comme le reconnaît le CETE ; les données d'entrée de la modélisation (statistiques, météo, trafics, vitesses, topographie, bâtiments, ...) proviennent des bases données disséminées entre différents organismes (IGN, INSEE, Ministères,...) et comportent un certain degré d'approximation. La précision des données d'entrée, qui reste modeste selon le CETE, et la cohérence de ces données conditionnent beaucoup la précision des résultats et la qualité du rendu, surtout si on veut se situer au dessous de l'amplitude de classes de 1 décibel.

Pour illustrer ces propos, nous prendrons l'exemple des hypothèses de trafics à l'horizon 2030 utilisées pour identifier les futurs PNB. Pour établir ces hypothèses à partir des données de l'année 2007, le CETE se réfère aux hypothèses de taux annuels de croissance des trafics sur la période 2005-2025 extraites d'un document du Ministère chargé du Transport. Il a arrondi l'estimation de croissance annuelle moyenne du trafic pour la RN 20 à + 2%, ce qui est cohérent avec la fourchette de [1,5 ; 2,1] des estimations du Ministère, et a retenu une augmentation globale du trafic en 2030 de + 46% par rapport à 2007.

D'après nos calculs et sauf erreur de notre part, un taux de croissance annuelle de 2% conduit à une augmentation globale du trafic de + 58% en 2030, soit un écart de + 12% avec l'estimation retenue, ce qui, selon les dires du CETE, se traduit par une sous-estimation de 0,5 dB(A) environ des valeurs des indicateurs de bruit. Nous avons simplement voulu, par cet exemple, montrer qu'un écart de 0,5 dB(A) est courant, ce qui n'a rien d'étonnant compte tenu de la complexité du processus de modélisation et de simulation.

Autrement dit, ce simple exemple montre que la valeur limite réglementaire de 68 dB(A) du Lden correspond à des résultats issus des calculs de modélisation compris dans une plage d'incertitude au minimum de [67-68 dB(A)].

#### **ESSENTIEL 12**

► Nous considérons que la valeur limite réglementaire de 68 dB(A) du Lden correspond à des résultats issus de calculs de modélisation compris dans une plage au minimum de [67-68 dB(A)], en tenant compte de la marge d'erreur inhérente à toute modélisation et à la précision des données d'entrée.

Ajoutons que nous n'avons ni les compétences, ni tous les éléments pour étendre nos analyses aux nombreux facteurs qui influent sur la précision des résultats issus de calculs de modélisation, mais qu'il est vraisemblable que ces analyses élargiraient encore la plage d'incertitude.

D'autre part, la limitation à 1 ou 2 PNB dans certaines zones bruyantes ne nous paraît pas correspondre à la réalité. C'est pourquoi nous considérons que la liste des PNB reste ouverte et nous chercherons à la compléter en enquêtant sur le terrain auprès de nos adhérents et des riverains. Enfin, l'Etat a « attiré notre attention sur le fait que certaines mesures du PPBE ont vocation à bénéficier à l'ensemble des riverains quelle que soit leur exposition au bruit ». Nous y veillerons.

#### **ESSENTIEL 13**

► Au moins 15 bâtiments d'habitation sont identifiés comme PNB car respectant la règle d'antériorité et ayant un Lden réglementaire supérieur ou égal à 68 dB(A) correspondant à des résultats issus des calculs de la modélisation compris dans une plage au minimum de [67-71 dB(A)].

A ce recensement s'ajoute un PNB identifié par mesures acoustiques in situ, dans la zone « Les Vignes ». Cette liste n'est pas exhaustive et reste ouverte.

En conséquence, toutes les zones de bruit de Saint-Jean de Verges (Le Village, Le Stade, Les Vignes, Patau, Loubencat, Garrigou) sont des zones bruyantes du PPBE de la RN 20 et doivent faire l'objet de définition de mesures de protection par les services de l'Etat.

Nous veillerons à ce que tous les habitants de ces zones, sans exclusive, tirent profit des protections mises en place et retrouvent ainsi une qualité de vie et un bien-être dont ils n'auraient jamais dû être privés.

En conclusion de son rapport, le CETE constate que ces considérations amènent à relativiser la représentativité des mesures de terrain sur la perception des nuisances, et pousseraient à appuyer la suite des études du PPBE sur les résultats issus des calculs de modélisation, lesquels correspondent mieux aux nuisances ressenties par les riverains.

## **7 – SPÉCIFICITÉS DES ZONES BRUYANTES DE ST-JEAN DE VERGES**

### **7.1. Zone « Garrigou »**

Les bâtiments exposés au bruit de cette zone sont situés à des distances de la RN 20 comparables aux autres zones, l'exposition au bruit y est la même, la gêne ressentie et le mal-être exprimés par les riverains y sont aussi forts qu'ailleurs. Selon le rapport d'étape 1 du PPBE, un bâtiment a un Lden calculé de 68 dB(A), mais ne respecte pas la règle d'antériorité, et un bâtiment voisin, respectant cette règle, a un Lden issu des calculs de modélisation de 67 dB(A).

#### **ESSENTIEL 14**

► Compte tenu que la valeur limite réglementaire du Lden correspond à des résultats issus de calculs de modélisation compris dans une plage au minimum de [67-68 dB(A)], la zone « Garrigou », où résident près de 15% de nos adhérents, comporte au moins un PNB et constitue une zone bruyante du PPBE de la RN 20 qui doit faire l'objet de définition de mesures de protection.

## 7.2. Zones « Le Village – Le Stade »

Nous avons toujours considéré conjointement et de façon continue ces deux zones parce qu'un découpage en deux zones bruyantes discontinues ne traduirait pas la réalité des nuisances sonores subies par les riverains tout au long de la RN 20, du Plantaurel jusqu'au Stade.

### **ESSENTIEL 15**

- ▶ Nous demandons que les protections (mur antibruit, merlon...) des deux zones contiguës « Le Village – Le Stade », où résident 43% de nos adhérents, soient définies globalement de façon à ce qu'elles soient ininterrompues depuis le Plantaurel jusqu'au delà du stade.

## 7.3. Zone « Les Vignes »

Cette zone est soumise au bruit sous le vent dominant, avec un angle très large d'exposition allant de la tranchée du Plantaurel au sud jusqu'à la sortie du CHIVA au nord.

### **ESSENTIEL 16**

- ▶ La zone « Les Vignes » demandera probablement une combinaison d'actions et nous serons très vigilants pour que l'aspect économique ne prévaille pas dans le choix des solutions de protection, au détriment du bien-être des riverains.

## 7.4. La « tranchée du Plantaurel »

### **ESSENTIEL 17**

- ▶ La « tranchée du Plantaurel » constitue une véritable caisse de résonance qui refoule les décibels sur tout Saint-Jean de Verges, d'autant que la surélévation de la 2x2 voies depuis le rond-point du CHIVA jusqu'à l'éperon rocheux du Plantaurel vient aggraver les nuisances sonores.

La prise en compte de ce phénomène est essentielle pour assurer l'efficacité des mesures de protection dans toutes les zones bruyantes (pose de revêtement peu bruyant dans la traversée du Plantaurel, démarrage des dispositifs antibruit au plus près des bords de la tranchée...).

L'aménagement de l'entaille du Plantaurel, qui a un impact paysager négatif très important à l'entrée de notre village, est également un point important.

## 7.5. Zone « diffuse »

### **ESSENTIEL 18**

- ▶ Par « zone diffuse » nous désignons des lieux dispersés, souvent situés en hauteur et même au delà de la bande de bruit des 250 mètres de part et d'autre de la RN 20 correspondant au classement en catégorie 2 de la voie. Les nuisances sonores, très sensibles aux conditions atmosphériques, y provoquent une gêne réelle et permanente.

Nous demandons que cette zone soit prise en considération dans le cadre d'une démarche globale de définition des protections, notamment par la pose de revêtements peu bruyants.



Enfin, si « Les 18 Éléments Essentiels pour la protection des habitants dans les zones de bruit de Saint-Jean de Verges » sont pris en compte pour définir les mesures de protection dans la phase 2 du PPBE de la RN 20, nous pourrions alors ensemble – État, services de l'Etat, association de riverains et habitants du village – reconnaître que l'objectif premier de l'observatoire du bruit aura été atteint, comme le souligne l'ADEME dans son guide d'élaboration des PPBE : **répondre à une des principales préoccupations environnementales des habitants concernant la qualité de leur cadre de vie.**

## **LES 18 ÉLÉMENTS ESSENTIELS POUR LA PROTECTION DES HABITANTS DANS LES ZONES DE BRUIT DE LA RN 20 A SAINT-JEAN DE VERGES**

**E**n 2010, s'est déroulée la phase 1 du PPBE de la RN 20 (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement). Nous avons exprimé nos revendications, soutenues par les 1012 signatures d'une pétition citoyenne, et réalisé un « Document de travail et de réflexion sur le Bruit de la RN 20 à Saint-Jean de Verges » que nous avons remis au Préfet, aux Collectivités territoriales et aux élus.

**A**u moment où le PPBE de la RN 20 entre dans la phase 2 de définition de mesures de protection, nous voulons, par le présent document, exposer tous les éléments que nous considérons comme essentiels pour lutter contre la gêne subie par les riverains et pour restaurer la qualité de vie dans notre village.

*Ce document peut être téléchargé sur notre site Internet.*



### **Association loi 1901 « Pour moins de décibels sur la commune de Saint-Jean de Verges »**

Siège social : Mairie, 3bis rue des écoliers, BP 2 – 09000 Saint-Jean de Verges  
Information : 05 61 05 35 79

Site Internet: <http://moins2decibels.over-blog.com> email: [moins2decibels@gmail.com](mailto:moins2decibels@gmail.com)