Nos Observations sur le PPBE de la RN20
(consultation publique du 15 mai au 15 juillet 2014)

Contribution à la consultation du public

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

Septembre 2014

SOMMAIRE

Lettre aux Pouvoirs publics après remise de notre contribution à la consultation du public	Page 1
Bilan des contributions de notre association à la consultation du public	Page 3
Fiche d'observations du public soutenant les positions de notre association	Page 5
Fiche d'observations MOTIONS DE SOUTIEN AUX POSITIONS DE NOTRE ASSOCIATION	Page 6
Fiche d'observations CONTESTATION SUR CERTAINS PNB DU PPBE	Page 10
Fiche d'observations NOMBRE DE PNB À SAINT-JEAN DE VERGES	Page 12
Fiche d'observations REVÊTEMENTS PEU BRUYANTS	Page 24
Fiche d'observations PROTECTIONS À LA SOURCE	Page 33
Fiche d'observations RACCORDEMENT DE LA RN20 EXISTANTE À L'A66	Page 36
Fiche d'observations TRANCHÉE DU PLANTAUREL	Page 38
Fiche d'observations ENGAGEMENTS DE L'ETAT	Page 40

Pour moins de décibels
sur la commune
de Saint-Jean de Verges (09)

Monsieur Jean-Pierre GILLERY
Sous-préfet
Sous-préfecture de Pamiers
26 rue Frédéric Soulié, BP 40172
09102 – PAMIERS cedex

Saint-Jean de Verges, le 18 juillet 2014

Objet : Consultation du Public PPBE de la RN20

N.REF / 014.010

Monsieur le sous-préfet,

Nous vous informons que, dans le cadre de la consultation du public sur le « Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018 (PPBE) », nous avons remis à la DDT :

- **160 fiches d'observations** provenant de **241 adhérents et sympathisants** qui se sont mobilisés pour cette consultation du public, et qu'ils nous ont demandé de remettre à la DDT:

  - **164 habitants de Saint-Jean de Verges** nous ont adressé des fiches individuelles que nous avons regroupées par habitation, soit **100 fiches d'observations** concernant 100 habitations et impactant au moins **204 occupants**.

  - **77 personnes extérieures** à notre commune (dont 57 de communes ariégeoises), ayant un lien particulier avec Saint-Jean de Verges ou elles-mêmes victimes des nuisances sonores, nous ont adressé **60 fiches d'observations**.

Toutes ces fiches expriment les observations soutenues par notre association :

- Rejet de la proposition de l'Etat d'isolation des façades des bâtiments PNB, comme seule mesure de protection, et demande de protections à la source – telles que écrans, merlons, revêtements peu bruyants… –, seules efficaces pour préserver la qualité de vie et la santé des habitants.

- Détermination des Points Noirs du Bruit (PNB) à Saint-Jean de Verges en prenant les seuils indiqués dans la DUP, conformément au PPBE, c'est-à-dire LAeq (8h-20h) de 60 dB(A) et non de 65 dB(A) retenu par le cabinet ORFEA.

- Prise en compte des conséquences de la modification significative de l'infrastructure suite au raccordement de la RN20 existante à l'A66 en février 2002.

- Détermination du coût d'acquisition des locaux à protéger justifiant ou non le choix, en dernier recours, de l'isolement acoustique de façades des locaux à protéger comme unique solution.

- Mise en place de revêtements peu bruyants sur la RN20 et accélération du renouvellement des couches de chaussées.

- Respect des engagements de l'Etat, exprimés par courriers ou lors de réunions pendant l'élaboration du PPBE, notamment la mise en place de partenariats pour traiter le problème globalement par un panel de mesures et trouver les financements nécessaires.

Nous tenons à la disposition de la DDT les originaux manuscrits dûment signés de toutes ces fiches d'observations.

…/…

…/…

- **8 fiches d'observations élaborées par notre association :**

- Fiche d'observations « Motions de soutien aux positions de notre association ». Cette fiche transmet les motions de soutien adoptées par les municipalités de Saint-Jean de Verges, Crampagna et Loubières, ainsi que par le SIVE (Syndicat Intercommunal à Vocation Éducative Saint-Jean de Verges-Crampagna-Loubières),
- Fiche d'observations « Contestation sur certains PNB du PPBE »,
- Fiche d'observations « Nombre de PNB à Saint-Jean de Verges »,
- Fiche d'observations « Revêtements peu bruyants »,
- Fiche d'observations « Protections à la source »,
- Fiche d'observations « Raccordement de la RN20 existante à l'A66 »,
- Fiche d'observations « Engagements de l'Etat »,
- Fiche d'observations « Tranchée du Plantaurel ».

- **3 fiches d'observations particulières** de M. Bruno FONTAINE, M. Philippe MUNOZ et Mme Marie DAMES.

Nous avons également accompagné M. Jean-Claude MARROU lors du dépôt de sa fiche d'observations à la DDT.

Nous espérons que ces importantes contributions à la consultation du public permettront d'aboutir à une version définitive du PPBE, concertée et acceptable par tous.

Dans l'attente,

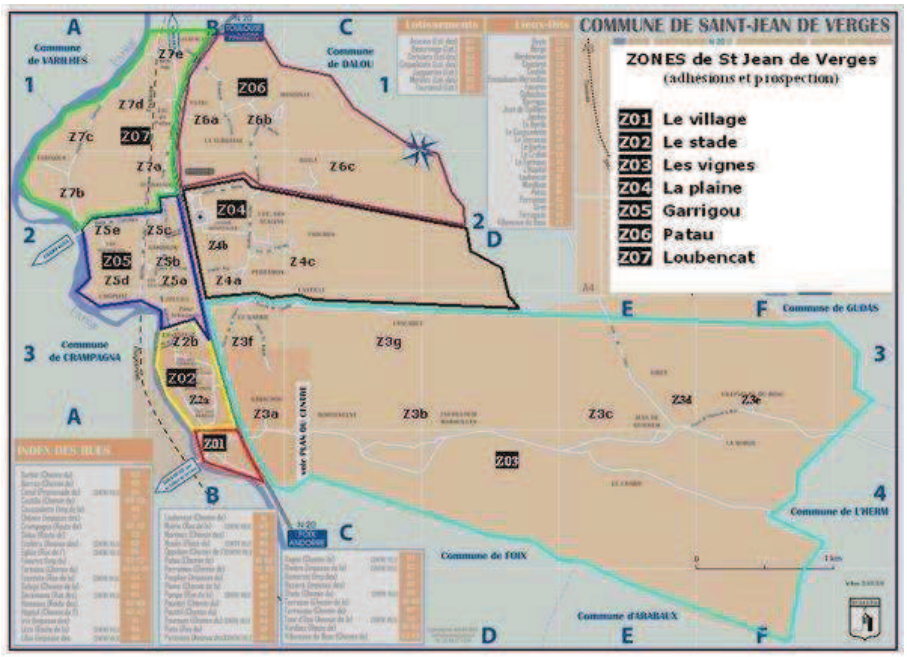
Je vous prie d'agréer, Monsieur le sous-préfet, l'expression de mes sentiments distingués.

Philippe Muñoz, Président

Copie :
Mme Nathalie MARTHIEN, préfète de l'Ariège
MM Frédéric NOVELLAS (DDT)
Pascal JOBERT (DDT)
Jean-Louis VENET (DDT)

BILAN DES CONTRIBUTIONS DE NOTRE ASSOCIATION À LA CONSULTATION DU PUBLIC SUR LE PPBE DE LA RN20.

(15 mai 2014 – 15 juillet 2014)



Zones de bruit de Saint-Jean de Verges

Le succès de notre Assemblée Générale du 2 juillet 2014 a été confirmé par la très forte mobilisation de nos adhérents et sympathisants pour la consultation du public sur le PPBE :

- FICHE D'OBSERVATIONS DU PUBLIC soutenant les positions de notre association à la consultation du public. *(voir fiche page 5)*
241 personnes nous ont transmis leurs fiches d'observations que nous avons remises à la DDT.

Nous avons d'autre part déposé à la DDT **8 fiches d'observations**, chacune s'appuyant sur un dossier argumenté :

- **Fiche d'observations « MOTIONS DE SOUTIEN AUX POSITIONS DE NOTRE ASSOCIATION ».** *(voir fiche page 6)*
Cette fiche transmet les motions de soutien adoptées par les municipalités de Saint-Jean de Verges, Crampagna et Loubières, ainsi que par le SIVE (Syndicat Intercommunal à Vocation Éducative Saint-Jean de Verges-Crampagna-Loubières).

- Fiche d'observations « CONTESTATION SUR CERTAINS PNB DU PPBE ». *(voir fiche page 10)*
Nous contestons la liste des PNB dressée par le cabinet ORFEA et revendiquons 5 PNB supplémentaires.

- Fiche d'observations « NOMBRE DE PNB À SAINT-JEAN DE VERGES ». *(voir fiche page 12)*
Nos demandes : Le dossier d'enquête préalable à la DUP RN 20-Déviation de Saint-Jean de Verges retient sans ambiguïté, pour le LAeq (8h-20h), le seuil de 60 dB(A) et non de 65 dB(A) retenu par le cabinet ORFEA. Par application du PPBE, nous demandons que les PNB à Saint-Jean de Verges soient déterminés en prenant la valeur limite de 60 dB(A). ce qui accroitra de façon importante leur nombre et aura un impact important sur la justification de protections à la source. Nous demandons également à l'Etat de nous indiquer le nombre de PNB obtenu en appliquant le seuil de 60 dB(A).

- Fiche d'observations « REVÊTEMENTS PEU BRUYANTS ». *(voir fiche page 24)*
Nos demandes : Mis devant le fait accompli, il n'est pas possible de procéder au renouvellement d'un revêtement qui vient juste d'être changé, même si c'est en catimini. Mais il n'est pas possible non plus d'attendre passivement un prochain renouvèlement qui interviendra dans… 15 ou 20 ans ! Nous demandons l'accélération du renouvellement des couches de chaussées de la RN20. Nous demandons également que, dans le cadre du suivi du PPBE et de sa mise à jour intervenant au moins tous les cinq ans selon la Directive européenne, une concertation soit engagée entre les services de l'Etat, notamment la DIRSO, et les acteurs concernés par la prévention du bruit de la RN20 (SCoT, associations, élus locaux,..). Il s'agit de mener une réflexion de fond sur le choix d'un revêtement le moins bruyant possible pour la RN20. Une telle réflexion entre dans les missions de l'observatoire du bruit qui doit être un lieu de concertation et aussi d'actions pédagogiques et de sensibilisation.

- Fiche d'observations « PROTECTIONS À LA SOURCE ». *(voir fiche page 33)*
Nos demandes : Nous demandons à l'Etat de mener, en concertation avec notre association, des études de protection à la source de l'ensemble des bâtiments PNB de Saint-Jean de Verges afin de déterminer des solutions techniques et leurs coûts de réalisation, l'étude du cabinet ORFEA étant partielle et insuffisante sur certains points. En application de la circulaire du 25 mai 2004, nous demandons à l'Etat de chiffrer le coût d'acquisition des 21 bâtiments à protéger, permettant de justifier ou non le choix, en dernier recours, de l'isolement acoustique de façades comme unique solution.

- Fiche d'observations « RACCORDEMENT DE LA RN20 EXISTANTE À L'A66 ». *(voir fiche page 36)*
Nos demandes : Nous demandons à l'Etat de prendre en compte les conditions de raccordement de la R20 à l'A66 et d'en tirer les conséquences sur les niveaux de bruit à respecter pendant toute la durée de vie de la RN20 : moins de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

- Fiche d'observations « TRANCHÉE DU PLANTAUREL ». *(voir fiche page 38)*
Nos demandes : Tout comme la DIRSO a annoncé en 2011 qu'elle procédait à un audit sur la sécurité de la falaise du Plantaurel afin de déterminer l'opportunité de réhabiliter l'ouvrage, nous demandons qu'un audit concernant les nuisances sonores engendrées par la tranchée du Plantaurel ainsi que les aspects environnementaux et paysagers soit réalisé, préalablement à l'étude de solutions globales répondant aux attentes des habitants.

- Fiche d'observations « ENGAGEMENTS DE L'ETAT ». *(voir fiche page 40)*
Nos demandes : Nous demandons simplement que l'Etat tienne ses engagements, principalement sur le traitement global du problème du bruit par un panel de mesures et sur la concertation.

En conclusion, nous demandons que l'Etat prenne en compte sérieusement ces importantes contributions à la consultation du public afin d'aboutir à une version définitive du PPBE concertée et acceptable par tous.

Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018

PPBE 2014

Consultation du public relative au plan de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de l'Ariège – Période 2013-2018

Consultation du public du 15 mai 2014 au 15 juillet 2014.

Nom/Prénom :

Code Postal/Ville :

Vos Observations :

OBSERVATIONS

Dans le cadre de la consultation du public relative au PPBE de la RN20 – 2014, j'apporte mon soutien à l'association « Pour moins de décibels sur la commune de Saint-Jean de Verges » dont je partage les observations que j'exprime ci-après :

- Rejet de la proposition de l'Etat d'isolation des façades des bâtiments PNB, comme seule mesure de protection, et demande de protections à la source – telles que écrans, merlons, revêtements peu bruyants… –, seules efficaces pour préserver la qualité de vie et la santé des habitants.

- Détermination des Points Noirs du Bruit (PNB) à Saint-Jean de Verges en prenant les seuils indiqués dans la DUP, conformément au PPBE, c'est-à-dire LAeq (8h-20h) de 60 dB(A) et non de 65 dB(A) retenu par le cabinet ORFEA.

- Prise en compte des conséquences de la modification significative de l'infrastructure suite au raccordement de la RN20 existante à l'A66 en février 2002.

- Détermination du coût d'acquisition des locaux à protéger justifiant ou non le choix, en dernier recours, de l'isolement acoustique de façades des locaux à protéger comme unique solution.

- Mise en place de revêtements peu bruyants sur la RN20 et accélération du renouvellement des couches de chaussées.

- Respect des engagements de l'Etat, exprimés par courriers ou lors de réunions pendant l'élaboration du PPBE, notamment la mise en place de partenariats pour traiter le problème globalement par un panel de mesures et trouver les financements nécessaires.

Je tiens à la disposition de la DDT l'original manuscrit dûment signé de cette fiche d'observation.

Date :

Remarques :

Nota :

Un registre est ouvert à la Direction Départementale des Territoires (DDT) Bâtiment Fenouillet, 10 rue des Salenques BP 10102 – 09007 FOIX cedex. (LU-VE 9h-11h30 et 14h-16h)

Le public peut également s'exprimer par courrier ainsi que sur le site Internet de la Préfecture de l'Ariège : www.ariege.gouv.fr rubrique Publications/Consultation du public/Participation du public/Bruit/Procédure en cours. Documents téléchargeables : Avis de consultation, Note de présentation du projet de PPBE, Projet de PPBE, Formulaire en ligne.

Pendant la durée de la consultation, vous pouvez prendre rendez-vous avec la DDT (service Environnement Risques – Unité Biodiversité Forêt) pour explication de la démarche et des données du PPBE. Tel. 05.61.02.15.23. ddt@ariege.gouv.fr

Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018

PPBE 2014

Consultation du public relative au plan de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de l'Ariège – Période 2013-2018

Nom/Prénom :

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

Code Postal/Ville :

09000 – Saint-Jean de Verges

Nos observations : Motions de soutien aux positions de notre association.

OBSERVATIONS

Les Municipalités de Saint-Jean de Verges, Crampagna et Loubières, ainsi que le Syndicat Intercommunal à Vocation Éducative (SIVE) Saint-Jean de Verges – Crampagna – Loubières ont voté des motions de soutien à nos positions sur le PPBE.

La **motion de Saint-Jean de Verges** a été adressée au Préfet de l'Ariège et à la DDT dans le cadre de la consultation du public relative au PPBE, le 13 juin 2014,

La **motion de Crampagna** a été adressée au Préfet de l'Ariège et nous été transmise pour remise à la DDT dans le cadre de la consultation du public relative au PPBE (voir Annexe),

La **motion de Loubières** nous a été adressée pour remise à la DDT dans le cadre de la consultation du public relative au PPBE (voir Annexe),

La **motion du SIVE** a été adressée au Préfet de l'Ariège et à la DDT dans le cadre de la consultation du public relative au PPBE (voir Annexe).

Soutien aux positions de notre association exprimé dans ces motions :

- Rejet de la proposition de l'Etat d'isolation des façades des bâtiments PNB, comme seule mesure de protection, et demande de protections à la source – telles que écrans, merlons, revêtements peu bruyants… –, seules efficaces pour préserver la qualité de vie et la santé des habitants.

- Détermination des Points Noirs du Bruit (PNB) à Saint-Jean de Verges en prenant les seuils indiqués dans la DUP, conformément au PPBE, c'est-à-dire LAeq (8h-20h) de 60 dB(A) et non de 65 dB(A) retenu par le cabinet ORFEA.

- Prise en compte des conséquences de la modification significative de l'infrastructure suite au raccordement de la RN20 existante à l'A66 en février 2002.

- Détermination du coût d'acquisition des locaux à protéger justifiant ou non le choix, en dernier recours, de l'isolement acoustique de façades des locaux à protéger comme unique solution.

- Mise en place de revêtements peu bruyants sur la RN20 et accélération du renouvellement des couches de chaussées.

- Respect des engagements de l'Etat, exprimés par courriers ou lors de réunions pendant l'élaboration du PPBE, notamment la mise en place de partenariats pour traiter le problème globalement par un panel de mesures et trouver les financements nécessaires.

Annexe : Motions de Crampagna, Loubières et du SIVE.

Date : 10 juillet 2014

Conseil municipal de CRAMPAGNA-juin 2014

Motion

L'amélioration du cadre de vie offert aux habitants de notre village est une préoccupation permanente du conseil municipal de CRAMPAGNA. A ce titre, le conseil a adopté la motion suivante :

Au vu du projet PPBE de la RN20 et des actions menées par l'association « Pour moins de décibels sur la commune de Saint Jean de Verges » notre commune étant concernée en certains points par la proximité de cette voie rapide, nous apportons notre soutien entier à cette association et partageons les observations qu'elle fait sur le PPBE, à savoir :

- Rejet de la proposition de l'Etat d'isolation des façades des bâtiments PNB, comme seule mesure de protection, et demande de protections à la source tels que écrans, merlons, revêtements peu bruyants…, seules efficaces pour préserver la qualité de vie et la santé des habitants.

- Détermination des Points Noirs du Bruit à Saint Jean de Verges en prenant les seuils indiqués dans la DUP, conformément au PPBE, c'est-à-dire LAeq (8H-20H) de 60 dB(A) et non de 65 dB(A) retenu par le cabinet ORFEA.

- Prise en compte des conséquences de la modification significative de l'infrastructure suite au raccordement de la RN20 existante à l'A66 en février 2002.

- Détermination du coût d'acquisition des locaux à protéger justifiant ou non le choix, en dernier recours, de l'isolement acoustique de façades des locaux à protéger comme unique solution.

- Mise en place de revêtements peu bruyants sur la RN20 et accélération du renouvellement des couches de chaussées.

- Respect des engagements de l'Etat, exprimés par courriers ou lors de réunions pendant l'élaboration du PPBE, notamment la mise en place de partenariats pour traiter le problème globalement par un panel de mesures et trouver les financements nécessaires.

Département de l'Ariège
MAIRIE DE LOUBIERES
Téléphone/ Fax : 05.61.05.33.65
e.mail : mairie.loubieres@orange.fr

MOTION DE LA MUNICIPALITE DE LOUBIERES
sur le projet de PPBE de la RN 20 mis en consultation du public

Le Conseil Municipal de Loubières, réuni en séance plénière le 20 juin 2014, apporte son soutien à l'association « Pour moins de décibels sur la commune de Saint-Jean de Verges » et partage les observations qu'elle a fait sur le PPBE de la RN 20.

Cette motion est adressée à l'association
« Pour moins de décibels sur la commune de Saint-Jean de Verges » dans le cadre de la mise en consultation du public du PPBE de la RN 20.

Fait à Loubières le 20 juin 2014,

Le Maire

Didier CALVET

MAIRIE de LOUBIERES (Ariège)

Motion du Syndicat Intercommunal à Vocation Educative (SIVE)
de Saint Jean de Verges-Crampagna-Loubières
sur le projet de PPBE de la RN20 mis en consultation du public

adoptée par les dix membres du Conseil du SIVE
lors de la tenue du Conseil du 30/06/214

Dans le cadre de ses missions, le SIVE porte une attention particulière à la santé et à la qualité de vie des enfants, des enseignants et du personnel des écoles. Leurs activités, en intérieur comme en extérieur, se situent fréquemment dans des zones affectées par les nuisances sonores de la RN20.

Au vu du projet de PPBE de la RN20 (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) et des actions menées par l'association « Pour moins de décibels sur la commune de Saint-Jean de Verges », le SIVE apporte son soutien entier à cette association et partage les observations qu'elle fait sur le PPBE, à savoir :

- Rejet de la proposition de l'Etat d'isolation des façades des bâtiments PNB, comme seule mesure de protection, et demande de protections à la source – telles que écrans, merlons, revêtements peu bruyants... –, seules efficaces pour préserver la qualité de vie et la santé des habitants.
- Détermination des Points Noirs du Bruit à Saint-Jean de Verges en prenant les seuils indiqués dans la DUP, conformément au PPBE, c'est-à-dire LAeq (8h-20h) de 60 dB(A) et non de 65 dB(A) retenu par le cabinet ORFEA.
- Prise en compte des conséquences de la modification significative de l'infrastructure suite au raccordement de la RN20 existante à l'A66 en février 2002.
- Détermination du coût d'acquisition des locaux à protéger justifiant ou non le choix, en dernier recours, de l'isolement acoustique de façades des locaux à protéger comme unique solution.
- Mise en place de revêtements peu bruyants sur la RN20 et accélération du renouvellement des couches de chaussées.
- Respect des engagements de l'Etat, exprimés par courriers ou lors de réunions pendant l'élaboration du PPBE, notamment la mise en place de partenariats pour traiter le problème globalement par un panel de mesures et trouver les financements nécessaires.

Cette motion sera adressée à la Préfecture de l'Ariège dans le cadre de la mise en consultation du public du PPBE de la RN20. Elle vient appuyer les motions adoptées par les municipalités de Saint-Jean de Verges, Crampagna et Loubières.

Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018

PPBE 2014

Consultation du public relative au plan de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de l'Ariège – Période 2013-2018

Nom/Prénom :

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

Code Postal/Ville :

09000 – Saint-Jean de Verges

Nos observations : Contestation sur certains PNB du PPBE.

OBSERVATIONS

Après examen des cartes et de la correspondance entre les identifiants CETE étape 1 et les identifiants ORFEA étape 2 des bâtiments (document DREAL qui nous a été communiqué), nous contestons les points suivants :

1/ Bâtiment n° 103 CETE/n° 282 ORFEA :
Commentaires CETE : RDC, mesure LD04, 4 ouvertures, Habitation, Individuel, Lden 69 dB(A), PNB.
Commentaires ORFEA : Destination=local, Non PNB.
L'étude étape 1 du CETE, approuvée à l'unanimité par le comité de pilotage de l'observatoire du bruit du 24 novembre 2010 et adoptée par l'Etat, reconnait sans ambigüité que ce bâtiment est un PNB.

2/ Bâtiment n° 431 CETE/n°290 ORFEA :
Commentaires CETE : Habitation, Lden 69 dB(A), PNB
Commentaires ORFEA : Non, bâti n'a pas l'antériorité, Non PNB
L'étude étape 1 du CETE, approuvée à l'unanimité par le comité de pilotage de l'observatoire du bruit du 24 novembre 2010 et adoptée par l'Etat, reconnait sans ambigüité que ce bâtiment est un PNB.

3/ Bâtiment n° 115 CETE/n° 298 et 299 ORFEA :
Commentaires ORFEA : les bâtiments n° 298 et 299 sont reconnus comme PNB
Dans cette zone, nous avons identifié 4 habitations (propriétaires : Peyre Yves, Lemoine Vanessa, Blazy Roger et Casty Patrick) correspondant aux bâtiments identifiés en rouge sur la carte ORFEA et non 2. Il manque donc 2 PNB dans la liste des PNB.

4/ Bâtiment n° 426 CETE/Pas de numéro ORFEA :
Commentaires CETE : Habitation, Individuel, Lden 69 dB(A), PNB
Commentaires ORFEA : Pas de numéro, n'a pas l'antériorité (+ bâti supprimé ?), Non PNB
L'étude étape 1 du CETE, approuvée à l'unanimité par le comité de pilotage de l'observatoire du bruit du 24 novembre 2010 et adoptée par l'Etat, reconnait sans ambigüité que ce bâtiment est un PNB.

Nous notons également que la carte de la page 26 du PPBE, portant l'indication ZBC St-Jean-du-Falga 6, concerne en fait Saint-Jean de Verges.

ANNEXE

Extrait de l'étude du CETE « PPBE de la RN20 Etape 1 » :
« On trouvera dans les planches suivantes les empreintes sonores modélisées par le logiciel Mithra-sig, qui a également permis de constituer la carte de bruit, accompagnées de tableaux indiquant les niveaux sonores en Lden évalués pour les bâtiments les plus exposés, particulièrement ceux dépassant un Lden de 68 dB(A), ainsi que la situation d'antériorité par rapport à la voie (cf mention « récent » dans la colonne « commentaire bâtiment » , quand les constructions sont considérées comme ne bénéficiant pas de cette situation d'antériorité) ».

Extrait du compte-rendu de la réunion du Comité de pilotage de l'observatoire du bruit du 24 novembre 2010 (PPBE Etape 1) :
« Monsieur ARNAUD (CETE) indique que la recherche de l'antériorité des bâtiments par rapport au projet de construction de la route a été faite par la DDT.
Monsieur le sous-préfet, après avoir recueilli l'avis de l'assemblée, indique que l'étude du CETE est adoptée par l'assemblée ».

Réunions du 4 septembre 2013 à la sous-préfecture de Pamiers et du 17 avril 2014 à la mairie de Foix :
Il nous a été confirmé que tous les bâtiments, sans exception, identifiés comme PNB dans l'étape 1 du PPBE (Etude CETE) sont inclus dans les 30 PNB de l'étude complémentaire du cabinet ORFEA.

Date : 10 juillet 2014

Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018

PPBE 2014

Consultation du public relative au plan de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de l'Ariège – Période 2013-2018

Nom/Prénom :

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

Code Postal/Ville :

09000 – Saint-Jean de Verges

Nos observations : Nombre de PNB à Saint-Jean de Verges.

OBSERVATIONS

Ce que dit le PPBE : « Pour le département de l'Ariège et les secteurs concernés par ce PPBE, l'Etat a décidé de retenir les seuils indiqués dans les dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'enquête publique (DUP), plus favorables pour les riverains » (page 8)

Nos demandes :
Le dossier d'enquête préalable à la DUP RN 20 – Déviation de Saint-Jean de Verges retient sans ambiguïté, pour le LAeq (8h-20h), le seuil de 60 dB(A) et non de 65 dB(A) retenu par le cabinet ORFEA. Par application du PPBE, nous demandons que les PNB à Saint-Jean de Verges soient déterminés en prenant la valeur limite de 60 dB(A). ce qui accroitra de façon importante leur nombre et aura un impact important sur la justification de protections à la source.
Nous demandons également à l'Etat de nous indiquer le nombre de PNB obtenu en appliquant le seuil de 60 dB(A).

EXPOSÉ DES MOTIFS :

La circulaire du 2 mars 1983 (extrait) :

« Lors de la création d'une voie nouvelle, on s'attachera à en limiter la contribution sonore au droit des habitations et des équipements sensibles existants.

L'objectif visé sera de contenir le niveau sonore équivalent Leq (8h-20h) engendré par la voie nouvelle dans une fourchette comprise entre 60 et 65 dB(A) sur la base des méthodes définies par le Guide du bruit des transports terrestres.

Je vous rappelle à cet égard la bonne représentativité de l'indicateur Leq (8h-20h) pour appréhender la gêne globale des riverains dans la très grande majorité des cas, compte tenu des corrélations existant entre trafics diurnes et nocturnes. Le recours à un indicateur complémentaire Leq (0h-5h) ne s'avère justifié que dans des cas très exceptionnels…

Des niveaux de confort proches de 60 dB(A) seront recherchés dans la mesure du possible, si les logements à protéger sont situés dans des zones résidentielles calmes ou si la nature des équipements le justifie ».

La circulaire du 2 mars 1983 a été annulée et remplacée par la circulaire 97-110 du 12 décembre 1997 qui précise que le respect des niveaux sonores maximaux admissibles est obligatoire sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Le CETE Méditerranée insiste sur ce point important : il n'y a pas de limite temporelle et les seuils devront être respectés à la mise en service mais aussi, dix, vingt ou trente ans plus tard. Si on peut imaginer que la nouvelle circulaire de décembre 1997 ne s'applique qu'aux voies nouvelles à partir de 1997, il n'en demeure pas moins que la circulaire de mars 1983 n'indiquait, pour la création de voies nouvelles (dont la RN 20), aucune durée pour le maintien des niveaux sonores à respecter. Rien n'interdit de penser qu'implicitement ces niveaux doivent être respectés pendant toute la durée de vie de l'infrastructure comme l'a confirmé clairement la circulaire suivante de 1997 qui annule et remplace celle de 1983. **C'est pourquoi il est logique que l'Etat ait retenu les seuils de la DUP pour déterminer les PNB du PPBE.**

Le dossier d'enquête préalable à la DUP Route Nationale n° 20 – Déviation de Saint-Jean de Verges (extrait) :

« L'objectif visé lors de la création d'une voie nouvelle est de contenir le niveau sonore équivalent diurne (Leq 8h-20h) engendré par la voie dans une fourchette comprise entre 60 et 65 dB(A) (circulaire du 2 mars 1983).

Des niveaux de confort seront recherchés dans la mesure du possible dans le cas où les logements à usage d'habitat concernés sont situés dans des zones calmes. **Cette disposition sera donc à appliquer dans le cadre de notre étude**.

Des fiches schématiques visualisent, par zones sensibles, la position des constructions ayant fait l'objet d'un calcul ainsi que les niveaux de bruit atteints sur leur façade, résultant de la mise en œuvre du projet. Dans le cas où il y a deux valeurs, cette dernière indique le Leq en façade après mise en place de la protection telle qu'elle est décrite sur la partie inférieure de la fiche. »

On constate que l'étude d'impact préalable à la construction de la RN20 (DUP) a considéré que les niveaux sonores diurnes devaient être maintenus inférieurs à 60 dB(A) parce que les habitations étaient évidemment situées en zone résidentielle calme avant la construction de la 2x2 voies .

La DUP présente 6 fiches schématiques correspondant aux 6 zones sensibles identifiées. Au total, 8 bâtiments ont des Leq (8h-20h) calculés inférieurs à 60 dB(A) et 3 ont des Leq (8h-20h) calculés compris entre 60 et 65 dB(A). Ces trois derniers ont fait l'objet de mesures de protection pour ramener leur Leq (8h-20h) inférieur à 60 dB(A). *(Voir le dossier d'enquête préalable à la DUP en Annexe).*

Zone sensible	N° des bâtiments	Niveau sonore Leq (8h-20h) en façade résultant de la mise en œuvre du projet	Type de Protection	Niveau sonore Leq (8h-20h) en façade après mise en place de protection
N° 1 – Terrassou	Bat 1 Bat 2	**55 dB(A)** **62 dB(A)**	Néant Merlon de 150 m.	 **59 dB(A)**
N° 2 – Garrigou	Bat 3	**59 dB(A)**	Néant	
N° 3 – Joulieu	Bat 1	**54 dB(A)**	Néant	
N° 4 – Vigne	Bat 1 Bat 2	**55 dB(A)** **59 dB(A)**	Néant Néant	
N° 5 – Jacarias	Bat 1 façade 1 Bat 1 façade 2	**66 dB(A)** **62 dB(A)**	Isolation de façade Isolation de façade	**60 dB(A)** **56 dB(A)**
N° 6 – Ragne	Bat 1 Bat 2 Bat 3 Bat 4	**56 dB(A)** **61 dB(A)** **53 dB(A)** **57 dB(A)**	Néant Isolation de façade Néant Néant	 **< 60 dB(A)**

Tableau récapitulatif des protections par zone sensible (voir fiches schématiques dans la DUP en annexe)

Ainsi, les mesures de protection mises en place visent toutes à assurer un Leq (8h-20h) inférieur ou égal à 60 dB(A). C'est cette valeur, et non 65 dB(A), qui doit être retenue comme niveau sonore limite pour déterminer les PNB du PPBE.
On peut vérifier nos dires en consultant en Annexe, le Dossier d'enquête préalable à la DUP.

Conséquences :
En ramenant la valeur limite de l'indicateur LAeq (8h-20h) de 65 à 60 dB(A) pour identifier les PNB de Saint-Jean de Verges, on accroitra de façon importante le nombre de PNB, ce qui aura un impact important sur la justification de protections à la source.
A titre d'exemple, les 4 mesures in situ réalisées à Saint-Jean de Verges en 2009 par le CETE ont donné, pour le LAeq (6h-22h), des valeurs supérieures à 60 dB(A), mais une seule est supérieure à 65 dB(A).

ANNEXE : *Dossier d'enquête préalable à la DUP de la RN20 Déviation de Saint-Jean de Verges. Partie D : étude d'impact. 1985. DUP du 19 février 1986.*

Date : 10 juillet 2014.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L ÉQUIPEMENT DE L ARIÈGE

PLAN DU GRAND SUD-OUEST

ROUTE NATIONALE N° 20

DÉVIATION DE SAINT JEAN DE VERGES

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

(D) ÉTUDE D'IMPACT

- Méthode de calcul -

Les calculs des niveaux de bruit sont effectués conformément aux dispositions du fascicule "Prévisions des niveaux sonores" du "Guide du bruit des transports terrestres" pour les constructions existantes et les limites des opérations d'urbanisme en cours, situées dans la frange d'espace où le projet génère des nuisances.

- Objectif de l'opération -

L'objectif visé lors de la création d'une voie nouvelle est de contenir le niveau sonore équivalent diurne (Leq 8h - 20h) engendré par la voie dans une fourchette comprise entre 60 et 65 dB(A) (circulaire du 2 mars 1983).

Des niveaux de confort seront recherchés dans la mesure du possible dans le cas où les logements à usage d'habitat concernés sont situés dans des zones calmes.

Cette disposition sera donc à appliquer dans le cadre de notre étude.

- Calculs et résultats -

Le projet correspond à une route de liaison interurbaine à grande circulation sur laquelle la vitesse varie de 70 à 120 km/h.

L'émission sonore moyenne pour des voies en palier (pente $\leq 2\%$) sera de :
- (E) = 35,5 dB(A) pour les véhicules légers ($70 < v < 120$ km/h)
- (E) = 44 dB(A) pour les véhicules lourds ($65 < v < 90$ km/h)

La fiche synthétique d'étude phonique ci-après présente les données de base considérées pour les calculs et les résultats obtenus en façade des constructions les plus proches.

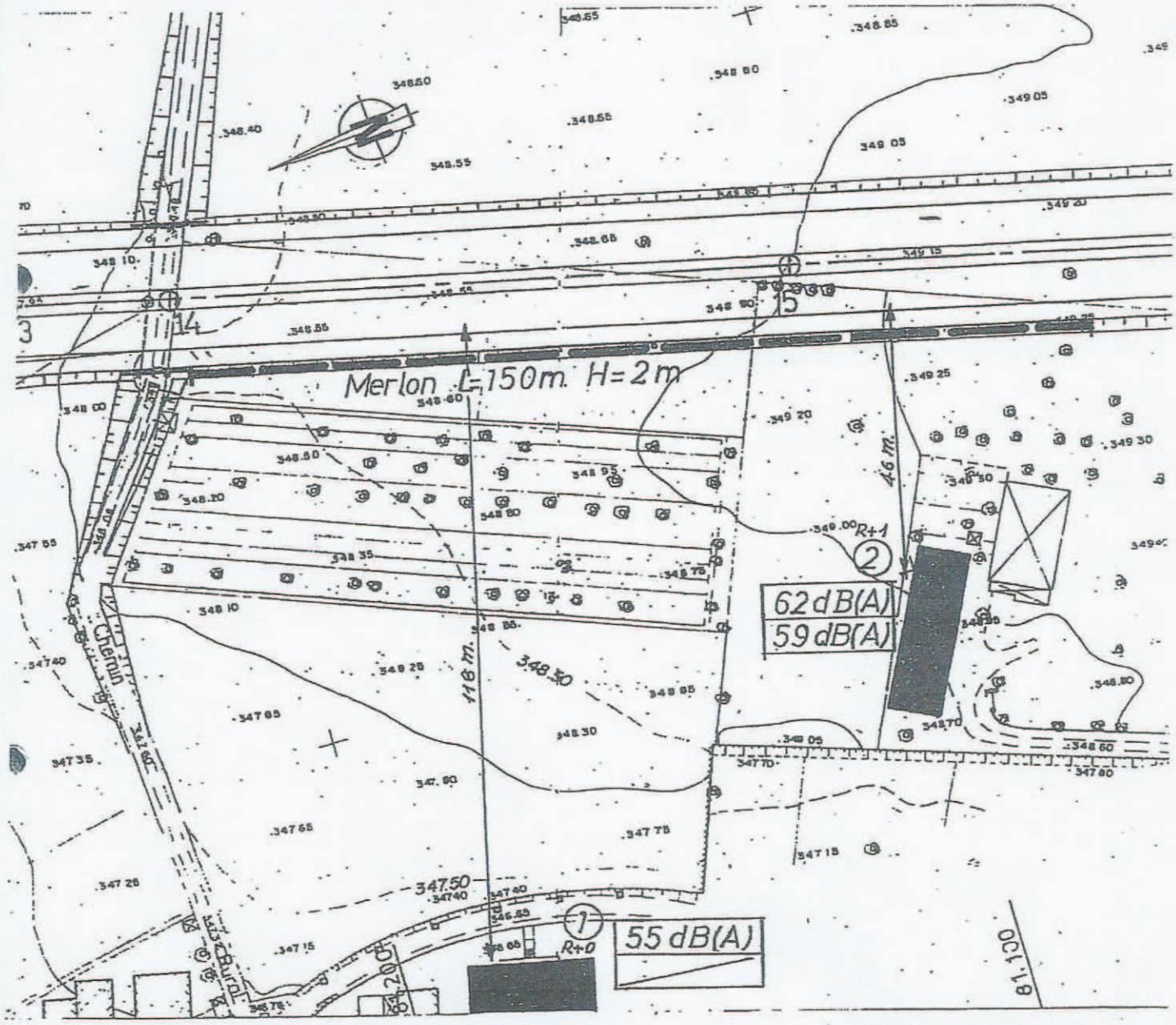
Sont également présentés les niveaux de bruit obtenus après mise en place de protections phoniques dans le cas où elles se révèlent nécessaires.

Les fiches schématiques qui lui succèdent, visualisent, par zones sensibles, la position des constructions ayant fait l'objet d'un calcul ainsi que les niveaux de bruit atteints sur leur façade, résultant de la mise en oeuvre du projet. Dans le cas où il y a deux valeurs, cette dernière indique le Leq en façade après mise en place de la protection telle qu'elle est décrite sur la partie inférieure de la fiche.

53

ZONE SENSIBLE N°1

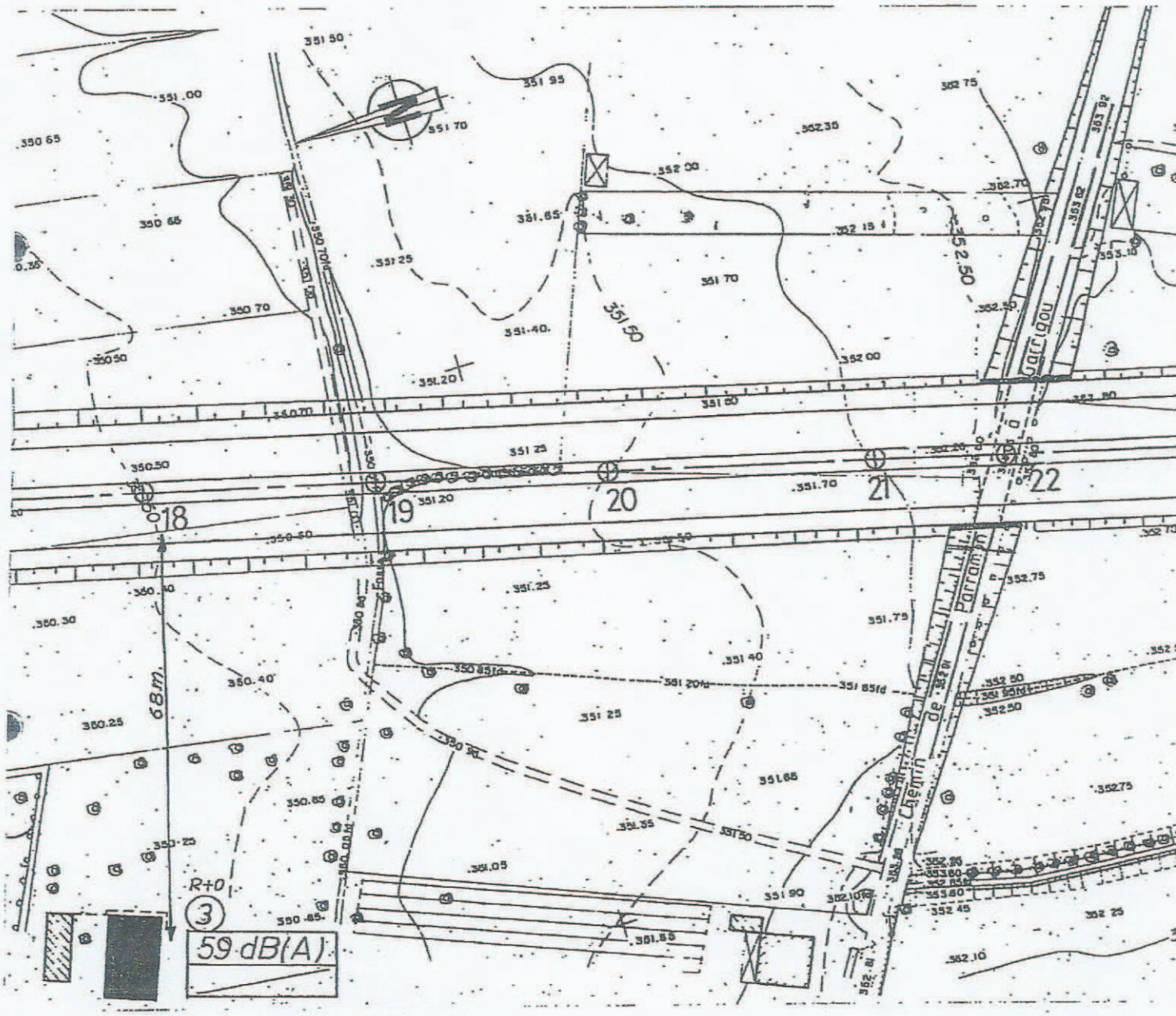
"Terrassou"



Les niveaux de bruit atteints en façade de la construction n°2 sont supérieurs à l'objectif recherché.
La mise en place d'un merlon de 2 mètres de hauteur sur 150 mètres de longueur conformément au schéma ci-dessus permet de réduire le leq (8h-20h) à 59 dB(A) au niveau du point de réception.
Pour la construction n°1, l'éloignement du projet est suffisant pour assurer l'atténuation du niveau sonore généré par la voie nouvelle (55 dB(A)).

54

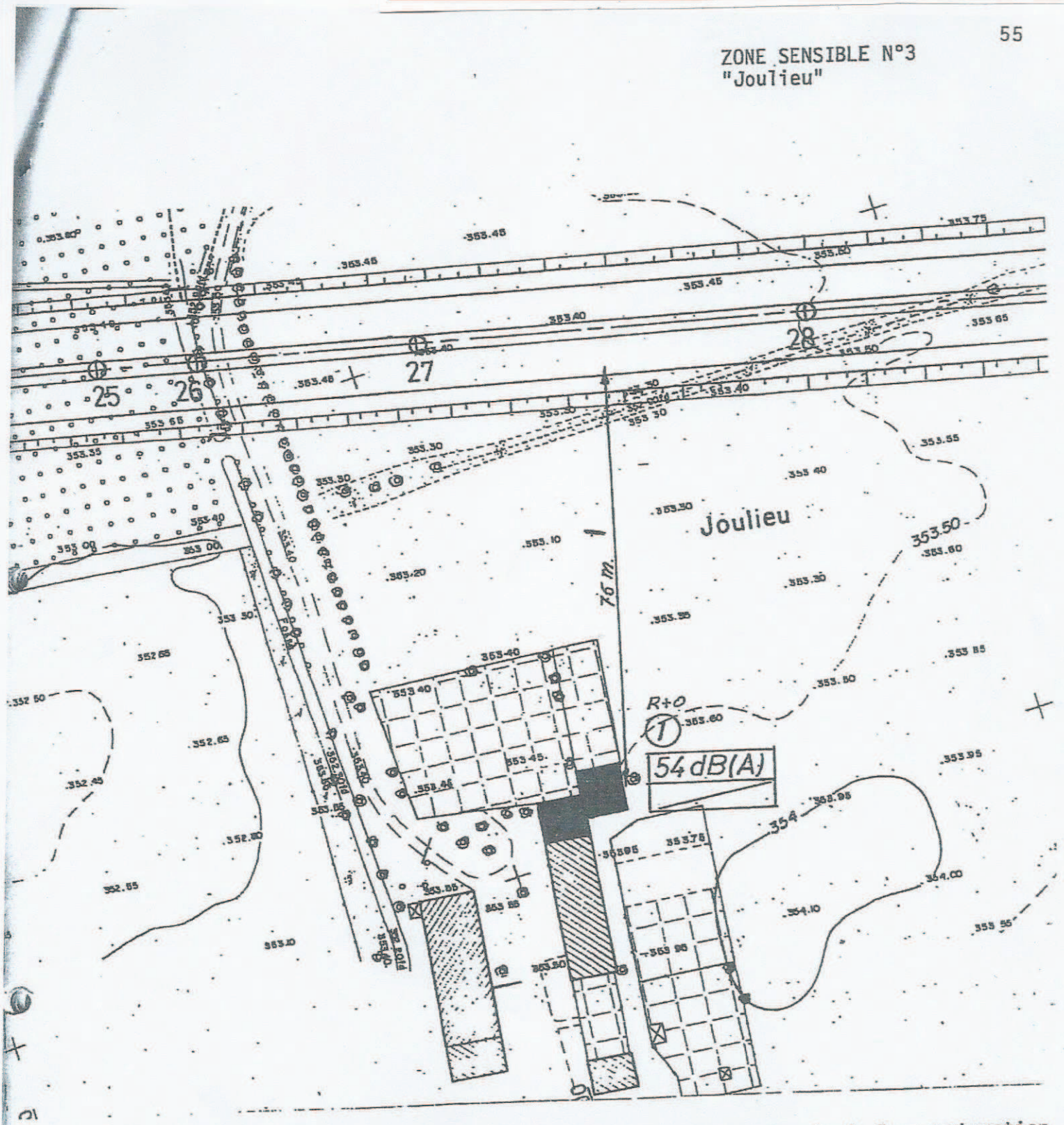
ZONE SENSIBLE N°2
"Garrigou"



La combinaison de l'éloignement et de l'orientation de la façade de la construction étudiée par rapport au projet assure une atténuation suffisante du niveau de bruit généré par la voie nouvelle. Niveau de bruit atteint en façade : Leq (8h-20h) = 59 dB(A).

55

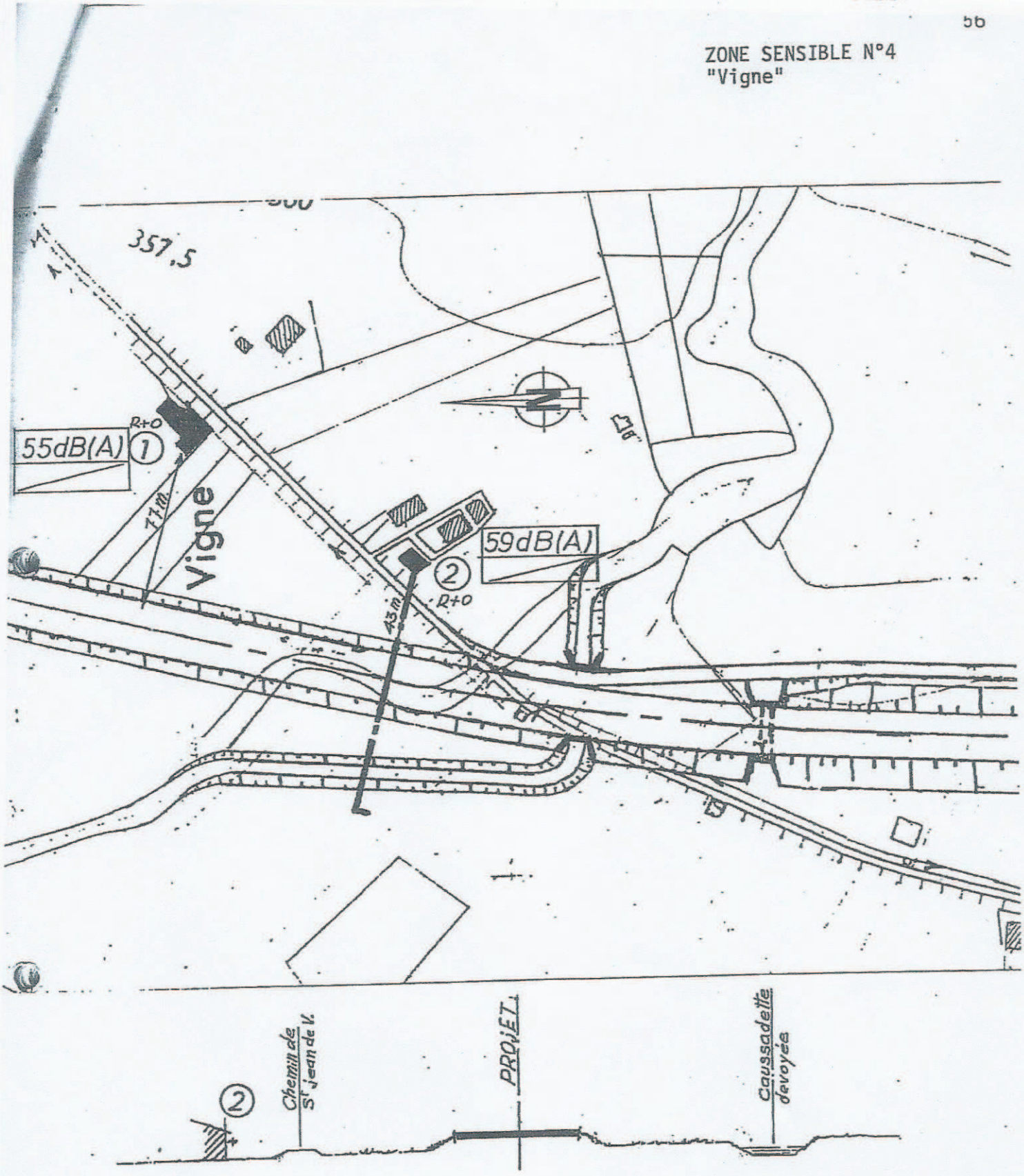
ZONE SENSIBLE N°3
"Joulieu"



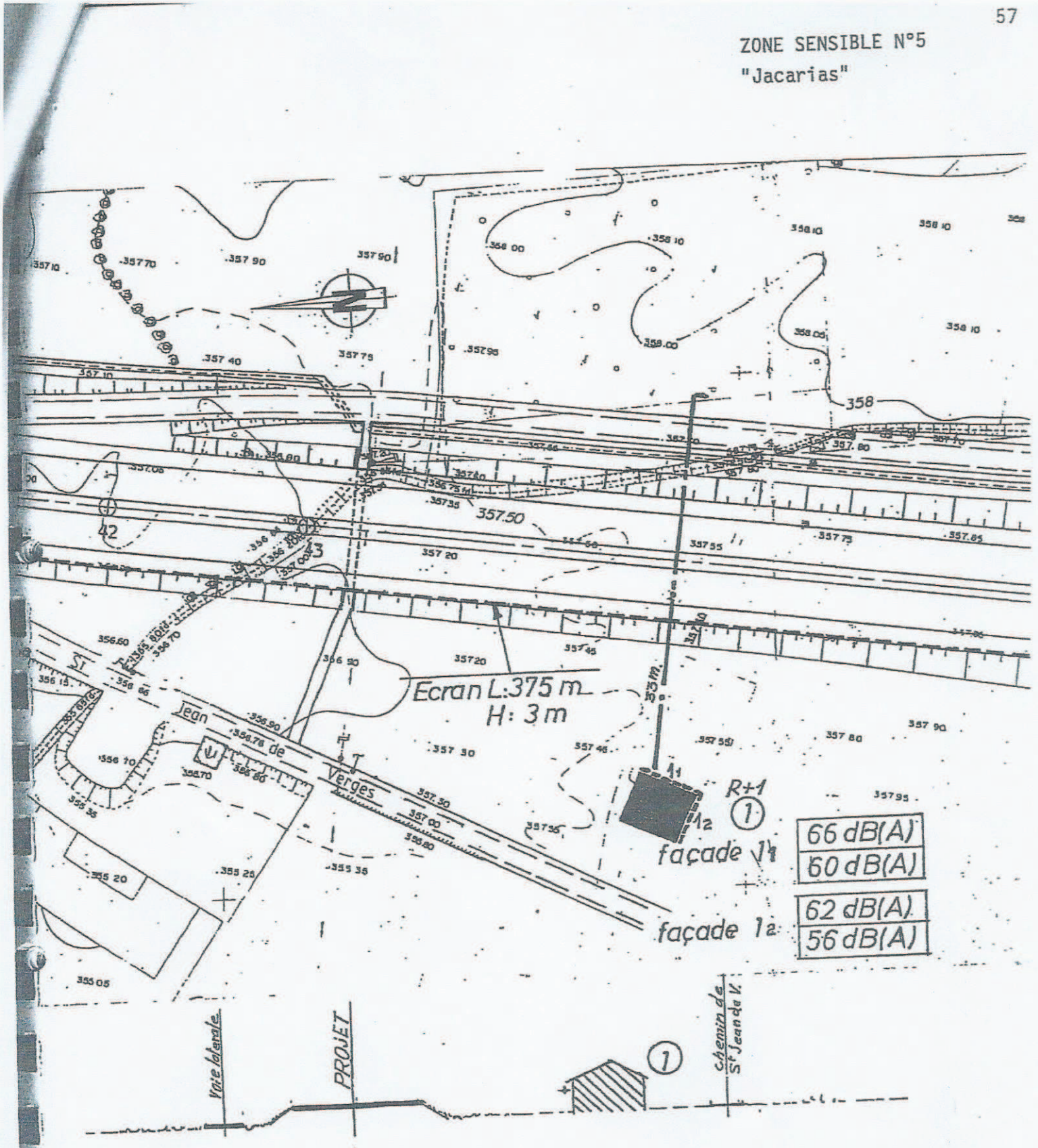
La combinaison de l'éloignement et de l'orientation de la façade de la construction étudiée par rapport au projet assure une atténuation suffisante du niveau de bruit généré par la voie nouvelle. Niveau de bruit atteint en façade : Leq (8h-20h) = 54 dB(A).

5b

ZONE SENSIBLE N°4
"Vigne"



Compte tenu de la position en remblai de la voie nouvelle et de l'orientation des façades de la construction n°2, le niveau de bruit atteint au point de réception est inférieur aux seuils nécessitant des protections.


57
ZONE SENSIBLE N°5
"Jacarias"
Ecran L:375 m
H: 3 m
35 m.
R+1
façade 1₁
façade 1₂
66 dB(A)
60 dB(A)
62 dB(A)
56 dB(A)
Jean de Verges
PROJET
Voie latérale
Chemin de St Jean de V.

Zone sensible n°5 (Jacarias)

Les niveaux de bruit calculés en façade de la construction considérée (Leq 8h-20h - 66 dB(A) façade 1.1 et 62 dB(A) façade 1.2) sont supérieurs à l'objectif recherché.

Pour atteindre l'objectif, deux solutions sont envisageables :

1) Traitement à la source
Par mise en place d'un écran de 3 mètres de hauteur sur 375 mètres de longueur en crête de talus (niveau résultant façade 1.1 : 60 dB(A) ; et 56 dB(A) façade 1.2.

2) Traitement à la réception (façade)
Par isolation des ouvertures qui sont au nombre de 2 sur la façade la plus exposée.

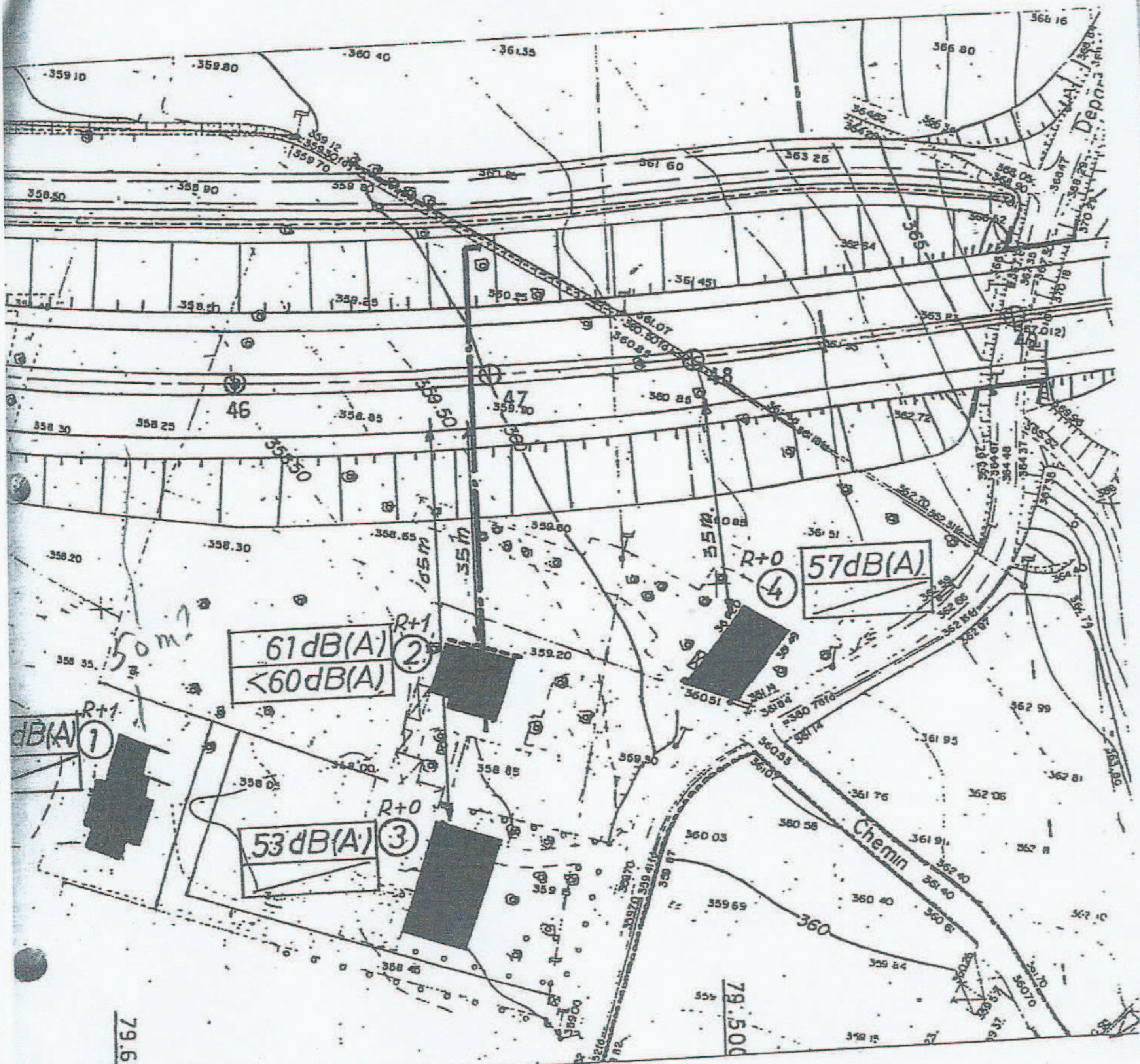
Compte tenu du coût élevé de la première solution et de son impact très défavorable sur le plan esthétique (remblai de 3,5 m de hauteur réhaussé d'un écran de 3 mètres), elle ne sera pas retenue.

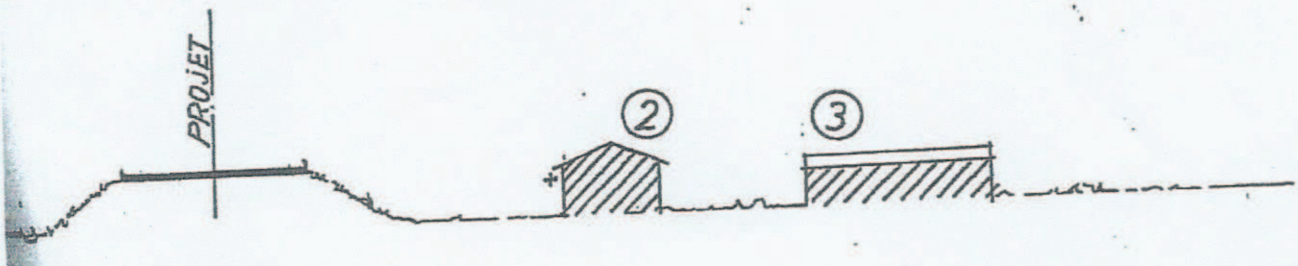
Il s'agira donc d'isoler les ouvertures des deux façades Est et Sud exposées.

Coût estimé du traitement d'isolation :
- façade Est : 2 fenêtres
- façade Sud : 1 porte-fenêtre
  5 fenêtres

soit un forfait de 32 000 Francs.

ZONE SENSIBLE N°6
"Ragne"





Zone sensible n°6 "Ragne"

Dans cette zone, le projet est en fort remblai de 6,50m environ et les constructions ont leur façade principale orientée au Sud, c'est-à-dire presque perpendiculairement à la voie.

De ce fait, les niveaux de bruit calculés en façade sont conformes à l'objectif recherché.

La situation de la maison n°2 est toutefois plus critique du fait qu'elle est la plus proche et qu'elle présente sur la façade la plus exposée deux fenêtres et une porte-fenêtre.

Il semble souhaitable d'isoler ces ouvertures afin de compenser les impacts dits de voisinage résultant de l'intrusion d'une infrastructure imposante dont les effets les plus sensibles sont dus aux nuisances phoniques.

Le coût de cette mesure peut être évalué à :

- 2 fenêtres
- 1 porte-fenêtre

soit un forfait de 15 000 Francs

Zone de Permilhac

Dans cette zone en cours d'urbanisation (zone industrielle) les isophones 65 et 60 dB(A) se situent respectivement à 30 et à 60 mètres du bord de la chaussée Est. Compte tenu du type d'occupation de cette zone, ces niveaux sonores n'apporteront aucune contrainte particulière.

Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018

PPBE 2014

Consultation du public relative au plan de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de l'Ariège – Période 2013-2018

Nom/Prénom :

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

Code Postal/Ville :

09000 – Saint-Jean de Verges

Nos observations : Revêtements peu bruyants.

OBSERVATIONS

Ce que dit le PPBE :
La seule indication que donne le PPBE est que le revêtement de chaussée est un des moyens de protection à la source. C'est une faiblesse importante du PPBE de ne pas traiter de la problématique des revêtements de chaussée, alors qu'on sait que la contribution d'un revêtement peu bruyant pour lutter à la source contre le bruit de roulement est loin d'être négligeable, notamment pour la configuration des zones à protéger à Saint-Jean de Verges.

En 2013-2014, la DIRSO, partie prenante du PPBE, décidait de renouveler le revêtement de chaussée de la RN20 sans concertation ni information préalable de l'observatoire du bruit. Le revêtement retenu, qualifié par la DIRSO de « moyennement bruyant », permet une réduction du bruit de -1,4 décibel par rapport au revêtement précédent alors que le choix d'un revêtement phonique « peu bruyant » aurait permis une réduction jusqu'à -9 décibels. Nous pensons réellement que la DIRSO pouvait choisir un revêtement plus performant pour réduire le bruit de la RN20. A moins que les contraintes budgétaires aient fait passer au second plan la santé des riverains.

Nous avons envoyé de nombreux courriers à la DIRSO et ses explications ne nous ont pas convaincu. Nous avons réalisé un dossier complet sur les revêtements peu bruyants (voir l'exposé des motifs ci-après) que nous avons adressé à l'Etat et à ses services.

En fait, il s'agit bien d'une question de coût. Le choix d'un revêtement silencieux entraîne un surcout, qui n'est pas exorbitant, mais surtout ce choix nécessite de mettre en place une politique de maintenance adaptée à la charge de trafic et à la pérennité des performances. Il s'avère, le plus souvent, plus coûteux à entretenir. Sa durée de vie est généralement plus réduite. Le maintien des performances acoustiques sur la durée passe par un entretien régulier, nécessitant un renouvellement périodique de la couche superficielle, relativement mince. C'est là que se trouve le surcoût principal, avec les questions budgétaires qui en découlent et, à la clef, un changement des habitudes et des comportements pour la DIRSO.

Nos demandes :
Mis devant le fait accompli, il n'est pas possible de procéder au renouvellement d'un revêtement qui vient juste d'être changé, même si c'est en catimini. Mais il n'est pas possible non plus d'attendre passivement un prochain renouvèlement qui interviendra dans… 15 ou 20 ans !
Nous demandons l'accélération du renouvellement des couches de chaussées de la RN20.
Nous demandons également que, dans le cadre du suivi du PPBE et de sa mise à jour intervenant au moins tous les cinq ans selon la Directive européenne, une concertation soit engagée entre les services de l'Etat, notamment la DIRSO, et les acteurs concernés par la prévention du bruit de la RN20 (SCoT, associations, élus locaux,..). Il s'agit de mener une réflexion de fond sur le choix d'un revêtement le moins bruyant possible pour la RN20. Une telle réflexion entre dans les missions de l'observatoire du bruit qui doit être un lieu de concertation et aussi d'actions pédagogiques et de sensibilisation.

EXPOSÉ DES MOTIFS :

Nous reprenons intégralement ici notre dossier sur les revêtements peu bruyants, tel que nous l'avons diffusé auprès des services de l'Etat.

I – CHOISIR UN REVÊTEMENT PEU BRUYANT

Extraits du compte-rendu de la réunion de l'observatoire du bruit du 24 novembre 2010
« … Parmi les membres des associations et des maires, plusieurs voix s'élèvent pour demander l'application d'aménagements qui permettent par anticipation une baisse significative et rapide des nuisances.
Ainsi sont évoquées les possibilités :
- de refaire la route avec un enrobé moins bruyant,
- d'aménager la faille du Plantaurel,
- de diminuer la résonance du pont de Verniolle,
- de lever des merlons de terre,
- d'entretenir les bas-côtés de la route et de débroussailler pour éviter les incendies.

Monsieur GODILLON (DIRSO) répond qu'un enrobé se colmate très rapidement. Sa mise en place aurait pour effet de baisser le niveau sonore mais seulement momentanément. De même un entretien trop drastique des bas-côtés est en inadéquation avec la règlementation pour la protection de la biodiversité. …… »

Plusieurs réponses peuvent être faites aux affirmations de la DIRSO :

- le bruit de contact pneu-chaussée représente la moitié de la contribution sonore du véhicule à 50 km/h en troisième et 90% sur autoroute à 130 km/h. La mise en œuvre de revêtements de chaussée peu bruyants, par exemple drainants ou à faible granulométrie, est pertinente pour des vitesses élevées et en complément d'autres actions. Mais, ce choix suppose d'avoir une politique de maintenance adaptée au niveau de trafic et à la pérennité des performances de revêtement envisagé.
- les progrès faits, sur le plan acoustique comme économique, en matière de revêtements routiers peu bruyants sont importants (voir § II). S'il est vrai que la prévision précise de leurs performances acoustiques et de la pérennité de ces performances reste parfois difficile, il n'en demeure pas moins que la circulaire du 25 mai 2004 indique qu'ils constituent un moyen d'action au niveau de la source, mis en œuvre en complément d'autres actions, dont on peut attendre un gain acoustique en terme de LAeq de 3 à 5 dB(A) par rapport à un revêtement traditionnel ayant conservé un bon état de surface, ce qui est loin d'être négligeable.
- enfin, comme le conseille l'ADEME dans son guide pour l'élaboration des PPBE, le choix doit se porter sur les revêtements les moins bruyants en illustration de ce qui doit être un principe général des plans d'actions des PPBE : le « réflexe moindre bruit ». D'autant que pour certaines zones de bruit de Saint-Jean de Verges, comme la « zone diffuse » ou la tranchée du Plantaurel, cette solution semble la seule efficace.

II – L'EXPÉRIENCE DU PÉRIPHÉRIQUE PARISIEN

• **10% du périphérique parisien sera couvert de bitume anti-bruit [Communiqué de Bruitparif (Observatoire du bruit en Région Ile-de-France) paru le 8 juillet 2013]**

La Ville de Paris va consacrer 3,4 millions d'euros à la pose d'un revêtement anti-bruit sur 3,3 km du boulevard périphérique. Les travaux, qui se dérouleront de nuit, débutent le 15 juillet et se poursuivront tout l'été.

D'ici à la fin de l'été, 10% du boulevard périphérique parisien, soit 3,3 km, seront revêtus d'un nouvel enrobé phonique.

Bruitparif se félicite du choix fait par la Mairie de Paris d'étendre la pose d'un revêtement acoustique sur 10% du périphérique suite à l'expérimentation menée porte de Vincennes. Selon la Ville de Paris, le revêtement Microphone® de la société Eiffage TP qui a été retenu devrait présenter des performances comparables aux revêtements testés.

Depuis fin juin 2012, deux revêtements acoustiques (Rugosoft® et Nanosoft® de la société Colas) étaient testés sur le périphérique au niveau de la porte de Vincennes.

Pendant un an, Bruitparif a évalué leur efficacité acoustique dans le cadre du projet européen Life+ Harmonica soutenu par la Commission européenne. L'un des volets de ce projet vise à documenter et valoriser les actions de lutte contre le bruit mises en place par les collectivités locales. Dans ce cadre, Bruitparif a déployé 5 stations de mesure : 1 au niveau du terre-plein central, 3 en façade des immeubles jouxtant le périphérique et 1 station témoin hors zone d'expérimentation. Un premier bilan trois mois après la pose des revêtements avait été publié par Bruitparif en octobre 2012 permettant de mettre en évidence les améliorations importantes apportées par ces nouveaux revêtements.

Au bout d'un an d'évaluation, il est désormais possible de dresser un bilan plus complet de l'opération et de la réelle diminution du bruit lié au changement de revêtement de chaussée. Les premiers résultats montrent que, selon les mois, une baisse de 5,4 à 7,9 dB(A) du niveau sonore a été constatée au niveau du terre-plein central (moyenne -6,3 dB(A)) et une baisse de 2,8 à 4,8 dB(A) en façade d'immeuble d'habitation (moyenne -3,7 dB(A)). Ces variations d'efficacité selon les mois sont liées d'une part à une légère dégradation de la performance acoustique au cours du temps et également à des performances acoustiques moindres par chaussée humide par rapport aux performances obtenues par chaussée sèche.

De telles baisses de niveau sonore équivalent à ce qui serait obtenu par une division de 2,5 à 4 du nombre de véhicules sur le périphérique (selon que l'on mesure le bruit en façade d'immeuble ou sur le terre-plein central).

Un rapport complet d'évaluation sera prochainement publié par Bruitparif.

- **Revêtement anti-bruit sur 10% du périphérique parisien [Article du journal Le Moniteur du 5 juillet 2013]**

D'ici à la fin de l'été, 10% du boulevard périphérique parisien, soit 3,3 km, seront revêtus d'un nouvel enrobé phonique. Les travaux, qui débutent le 8 juillet, se dérouleront lors des fermetures de nuit, de 21 h 30 à 6 h du matin. Ils ont été confiés à Eiffage TP avec ABM (marquage au sol), Viamark (fermeture du périphérique) et Linéa BTP.

La Ville de Paris a décidé de poser ce revêtement anti-bruit suite à une expérimentation menée en 2012 en partenariat avec Bruitparif, l'observatoire du bruit en Ile-de-France et portant sur deux enrobés acoustiques différents appliqués par Colas Ile-de-France Normandie sur une section de 200 m à la hauteur de la Porte de Vincennes. Le test s'est révélé concluant. « Les revêtements ont bien supporté l'hiver qui pourtant a été rigoureux avec trois périodes de gel successives et résisté au trafic. Le gain est de 7 dB, soit une baisse ressentie de cinq fois le volume de circulation », indique Julien Bargeton, adjoint au maire de Paris, en charge des déplacements, des transports et de l'espace public.

Amélioration du cadre de vie

Le nouvel enrobé sera mis en oeuvre sur huit tronçons du périphérique, sur des longueurs variant de 200 m à 700 m. «Les zones choisies sont celles qui concentrent le plus d'habitants et de nuisances. Ce programme va permettre d'améliorer le cadre de vie d'environ 10 000 riverains », poursuit Julien Bargeton.

Il va en coûter 3,4 millions d'euros à la Ville qui a inscrit cette somme dans le budget supplémentaire examiné le 8 juillet par le Conseil de Paris, « soit environ un tiers de plus que pour un revêtement classique », précise l'adjoint de Bertrand Delanoë.

Cette initiative intervient alors que la municipalité attend une réponse du gouvernement sur une réduction de la vitesse sur le périphérique de 80 km/h à 70 km/h. Une limitation de vitesse, qui selon Julien Bargeton, « permettrait d'améliorer la sécurité, de réduire la pollution et de lutter contre le bruit ».

III – ÉCHANGES DE COURRIERS AVEC LA DIRSO

Ayant appris que la DIRSO avait un projet de réfection de la RN20, nous avons écrit à son Directeur pour l'interroger sur le type de revêtement choisi.

Saint-Jean de Verges, le 12 mars 2013

à Monsieur le Directeur de la DIRSO

Monsieur le Directeur,

Nous avons appris que la DIRSO a programmé la réfection de la RN20 en Ariège, entre le lieu-dit Patau et la zone d'Activités de Permilhac.

Dans notre « document de travail et de réflexion sur le bruit de la RN20 à Saint-Jean de Verges » (Juillet 2010), nous avons analysé la contribution que peut apporter un revêtement peu bruyant pour réduire les nuisances sonores (gains acoustiques de 5 dB(A) voire plus suivant la qualité du revêtement). Le Guide pour l'élaboration des PPBE de l'ADEME préconise que « lors d'une réfection de chaussée, le choix se portera sur les revêtements les moins bruyants, en illustration de ce qui doit être un principe général dans le cadre de plans d'actions : le réflexe du moindre bruit ».

Nous nous demandons si, pour la réfection de la RN20, la DIRSO a bien retenu un revêtement peu bruyant, conformément aux recommandations qui prévalent pour l'établissement d'un plan d'actions de réduction du bruit (PPBE).

Dans l'attente,

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distingués.

Philippe MUNOZ, Président

Copie : Hélène CAPLAT, Sous-préfet de Pamiers.

Le Directeur de la DIRSO ne nous a pas répondu et les travaux de réfection de la RN20 ont démarré le 13 juin. Comme nous sommes têtus, nous avons réécrit à la DIRSO, d'autant que c'est cette même DIRSO qui est associée à la DREAL pour réaliser la phase 2 du PPBE (mesures de protection contre le bruit) que nous attendons depuis si longtemps.

Saint-Jean de Verges, le 14 Juin 2013

à Monsieur le Directeur de la DIRSO

Monsieur le Directeur,

Par courrier du 12 mars dernier, nous vous demandions si, pour la réfection de la RN20, la DIRSO avait bien retenu un revêtement non bruyant, conformément aux recommandations qui prévalent pour l'établissement d'un plan d'actions de réduction du bruit (PPBE). Ce courrier est resté sans réponse alors que les travaux de réfection de la RN20 sur les 3 600 mètres entre l'échangeur du CHIVA et celui de Foix Nord ont démarré ce 13 juin.

Nous espérons toujours une réponse de votre part.

Nous attendons avec impatience la présentation prochaine de la phase 2 du PPBE de la RN20 (mesures de protection), réalisée par la DREAL et la DIRSO, qui doit détailler l'ensemble des protections à la source proposées pour la traversée de Saint-Jean de Verges (écrans antibruit, merlons, revêtement peu bruyant, régulation de vitesse,…).

Dans l'attente,

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distingués.

Philippe MUNOZ, Président

Copie : Hélène CAPLAT, Sous-préfet de Pamiers.
Jacques DEJEAN, Maire de Saint-Jean de Verges
Benoît ALVAREZ, Conseiller général du canton de Foix Rural

C'est finalement le 23 juillet 2013 que la DIRSO a répondu à notre courrier du 12 mars 2013 et à notre relance du 14 juin 2013. Voici sa réponse :

Toulouse, le 23 Juillet 2013
DIRSO, Service des Politiques et des Techniques
Cellule Ingénierie de l'Entretien et Sécurité Routière

Au Président de notre association

Objet : Réfection de la couche de roulement de la RN20 en Ariège.

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité la Direction Interdépartementale des Routes du Sud-Ouest à propos des caractéristiques acoustiques du revêtement de chaussée mis en œuvre cette année sur la RN20 entre l'échangeur du CHIVA et celui de Foix Nord.

En réponse à votre courrier, je tiens à vous apporter la réponse suivante.

Tout d'abord, le choix d'une couche de roulement de chaussée est un compromis entre plusieurs paramètres à prendre en compte, parmi lesquels on trouve les performances acoustiques mais également l'adhérence, la résistance aux conditions hivernales, l'uni, la résistance au trafic Poids Lourds.

Dans le cas présent d'une route à 2x2 voies limitée à 110 km/heure et située en région montagneuse, les caractéristiques d'adhérence et de résistance aux conditions hivernales ont été privilégiées pour des raisons de sécurité des usagers et de pérennité de la chaussée.

Ce choix a conduit à retenir un BBTM 0/10 en couche de roulement. Ce matériau présent sur la très grande majorité de notre réseau routier à 2x2 voies ou 2x3 voies est classé comme « moyennement bruyant » parmi les différents matériaux de couche de roulement disponibles. Il n'est pas le moins bruyant mais il demeure nettement moins bruyant que d'autres couches de roulement de type BBSG 0/14 ou enduits superficiels.

Enfin, le bruit généré par une route peut également provenir de défauts d'uni qui amènent les véhicules à « taper » sur la chaussée. Les travaux réalisés ont également permis de supprimer les quelques points singuliers où l'uni était mauvais, diminuant ainsi le bruit généré par la RN20.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

pr Le directeur interdépartemental des routes
L'adjoint au chef du service des Politiques et des Techniques
Eric CHAMARD

Après nous être documentés sur les revêtements, autant qu'il nous a été possible, nous avons réagi à la réponse de la DIRSO par le courrier suivant :

Saint-Jean de Verges, le 30 octobre 2013

à Monsieur le Directeur de la DIRSO
A l'attention de Eric CHAMARD

Monsieur le Directeur,

J'accuse réception de votre courrier du 23 juillet 2013 en réponse à nos courriers du 12 mars et du 14 juin 2013.

Les justifications du choix du BBTM 0/10 T1 en couche de roulement sur la RN20 entre l'échangeur du CHIVA et celui de Foix Nord, ne nous ont pas convaincus.

La documentation que nous avons pu consulter indique que le BBTM 0/10 est un béton bitumeux très mince (couche de 20 à 25 mm), avec une discontinuité de granulométrie. Les enrobés phoniques sont des bétons bitumeux minces ou très minces (couche de 20 à 40 mm) composés de granulats de petite dimension (0/4 par exemple pour le Nanosoft® du groupe Colas) intégrant dans leur formulation une discontinuité granulaire. Nous pensons que l'un comme l'autre pouvaient être utilisés pour la réfection de la couche de roulement de la RN20, même si les enrobés phoniques – dits silencieux – nécessitent la mise en place d'une politique de maintenance adaptée pour assurer la pérennité de leurs performances.

En termes de performances acoustiques, l'enrobé phonique Nanosoft®, que nous avons pris comme exemple, permet un gain en LAmax de -8,5 dB(A) par rapport au BBTM 0/10 T1 que vous avez retenu et de -9,9 dB(A) par rapport au BBSG 0/14 que vous citez dans votre courrier. Le gain du BBTM 0/10 T1 par rapport au BBSG 0/14 est seulement de -1,4 dB(A).

Nous n'avons ni les compétences, ni les moyens d'analyser toutes les caractéristiques à prendre en compte dans le choix d'un revêtement et de comparer entre elles les différentes solutions envisageables. Nous espérons que la DIRSO a effectué un travail approfondi pour rechercher et comparer les meilleures solutions efficaces de réduction du bruit du trafic routier, et que ce travail nous sera présenté dans l'étape 2 du PPBE de la RN20.

Enfin, j'avoue avoir été surpris que les travaux de réfection de la RN20 aient été engagés, sans discussion préalable dans le cadre de l'observatoire du bruit, alors que l'étape 2 du PPBE de la RN20 (définition des mesures de protection), réalisée par la DREAL en partenariat avec la DIRSO, était en cours.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Philippe MUNOZ, Président

Copie : Hélène CAPLAT, Sous-préfet de Pamiers.
Frédéric NOVELLAS, Directeur de la DDT de l'Ariège
Jean-Louis VENET, Responsable de l'unité biodiversité-forêt, DDT de l'Ariège

IV – QUELQUES ÉLÉMENTS SUITE AUX JUSTIFICATIONS DE LA DIRSO

Nota : Les différents éléments présentés ici sont issus de la documentation que nous avons pu consulter. Nous n'avons ni les compétences, ni les moyens d'analyser toutes les caractéristiques à prendre en compte dans le choix d'un revêtement et de comparer entre elles les différentes solutions envisageables. Nous pensons que la DIRSO, qui est associée à la DREAL pour l'étape 2 du PPBE de la RN20 (définition des mesures de protection) a effectué un travail approfondi pour rechercher et comparer les meilleures solutions efficaces de réduction du bruit du trafic routier.

Suite à la réponse de la DIRSO, nous avons relevé les éléments suivants dans les différentes documentations que nous avons pu consulter.

- **Conditions climatiques à Saint-Jean de Verges**

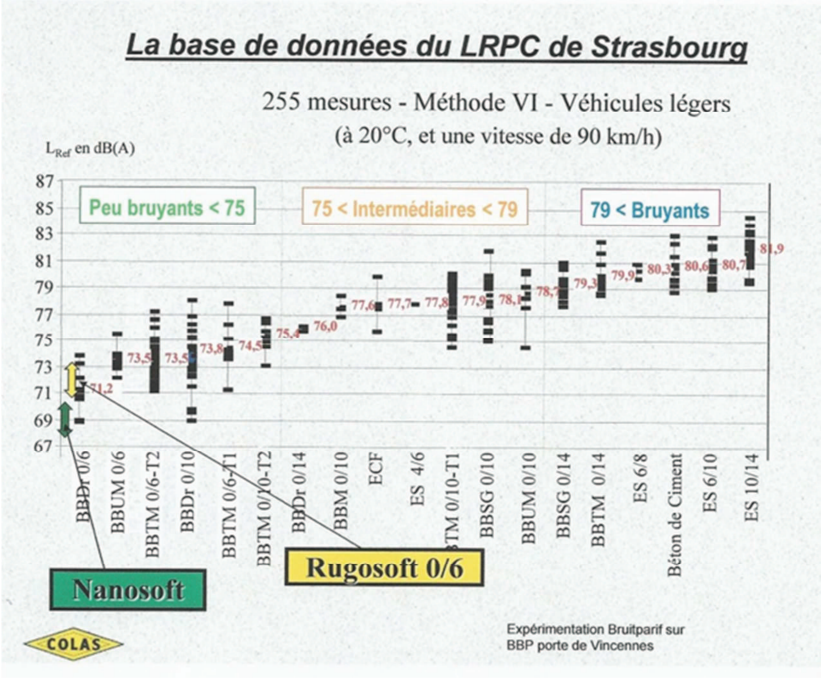
Saint-Jean de Verges est situé dans la vallée de l'Ariège, à la limite entre la basse Ariège et le piémont pyrénéen (altitude moyenne de +522 m, la RN20 variant de +345m à Loubencat jusqu'à +370m à au niveau de la faille du Plantaurel). Le climat subit surtout des influences atlantiques et méditerranéennes avec une pluviométrie modérée et des températures douces (à Foix, en moyenne +5° en janvier et + 19° en juillet). En 2012, la commune de Saint-Jean de Verges a connu 2056 heures d'ensoleillement (moyenne nationale des villes : 1986 h de soleil) et 765 mm de pluie (moyenne nationale des villes : 826 mm de précipitations).

Pour les hivers rigoureux, sur une échelle de 5 indices de gel (de IG<25 à IG>100), Saint-Jean de Verges se situe dans la zone 2 d'indice de gel (25<IG<50), comme le bassin toulousain. Pour les hivers exceptionnels, sur une échelle de 5 indices de gel (de IG<50 à IG>150), Saint-Jean de Verges se situe dans la zone 3 d'indice de gel (100<IG<125), comme le bassin toulousain.

Les conditions climatiques constituent un facteur important dans la conception des revêtements de chaussées, tout particulièrement les aspects concernant le vieillissement mécanique. Les climats caractérisés par de faibles amplitudes thermiques, de type océanique ou méditerranéen, permettent de minimiser la prise en compte des effets thermiques ou dérivés (effet du gel, résistance aux engins de raclage et de déverglaçage…) dans le cadre du développement de solutions silencieuses.

En revanche, le développement de solutions adaptées à des climats présentant de fortes variations de température, tel que le climat continental, est fortement contraint par la prise en compte des effets thermiques ou dérivés. En France, le nord-est du pays doit impérativement prendre en compte ce facteur dans le choix d'un revêtement de chaussée.

- **Propriétés acoustiques des bétons bitumeux**



Nota : Par la suite, nous avons pris comme exemple de revêtement silencieux le NANOSOFT® du groupe Colas parce que c'est celui sur lequel nous disposons du plus d'informations, et celui aussi qui offre les meilleures performances phoniques. Nous aurions pu également choisir le VIAPHONE® d'Eurovia, le MICROPHONE® ou le NANOPHONE® d'Eiffage TP ou encore le MICROVILLE® de Screg.

En termes de bruit, le BBSG 0/14 est classé comme revêtement bruyant (LAmax de 79,3 dB(A)), le BBTM 0/10 T1 comme revêtement intermédiaire (LAmax de 77,9 dB(A)), et le Nanosoft® du groupe COLAS comme revêtement peu bruyant (LAmax de 69,4 dB(A)).

Le Nanosoft® permet donc un gain en LAmax de -8,5 dB(A) par rapport au BBTM 0/10 T1 retenu pour la réfection de la RN20, et de -9,9 dB(A) par rapport au BBSG 0/14. Le gain du BBTM 0/10 T1 par rapport au BBSG 0/14 est seulement de -1,4 dB(A).

Notons également que le choix du BBTM 0/10 T2 de classe 2 (LAmax de 75,4 dB(A)) aurait permis d'améliorer la performance acoustique de -2,5 dB(A) par rapport au BBTM 0/10 T1 retenu.

- **Revêtement silencieux (exemple du NANOSOFT du groupe Colas) en couche de roulement**

Les enrobés phoniques sont des bétons bitumeux minces ou très minces (couche de 20 à 40 mm) composés de granulats de petite dimension (0/4 ou 0/6 mm) intégrant dans leur formulation une discontinuité granulaire et un liant à propriétés viscoélastiques renforcées. Ils nécessitent de mettre en place une politique de maintenance adaptée à la charge de trafic et à la pérennité de leurs performances. Ils s'avèrent, le plus souvent, plus coûteux à mettre en œuvre et à entretenir. Leur durée de vie est généralement plus réduite. Le maintien des performances acoustiques sur la durée passe par un entretien régulier, nécessitant un renouvellement périodique de la couche superficielle, relativement mince.

Nanosoft® : granularité 0/4 mm. Composition granulaire riche en gravillons permettant de créer de nombreux petits vides (teneur en vides nombreux et de petites taille : 24 à 30%) qui piègent les sons émis par la circulation des véhicules et atténuent très fortement les niveaux sonores perceptibles. Liant : bitume modifié aux élastomères COLFLEX. Performances phoniques exceptionnelles : LAmax de 69,4 dB(A). Adhérence élevée et pérenne grâce à la multiplication des points de contact entre le pneu et la chaussée (formule à taux élevé en granulats). Excellente drainabilité de surface réduisant les projections d'eau de pluie et évitant la formation de brouillard, ce qui renforce la sécurité et le confort des usagers. Bonne résistance à l'orniérage, même en couche mince. Pas de problèmes de viabilité hivernale (formation de verglas).

Nanosoft® peut être appliqué sur chaussées neuves ou en entretien, sous tout type de trafic, quelle que soit la vitesse autorisée. Il a par exemple été utilisé à La-Tour-de-Peilz (Suisse), sur l'autoroute A41 Sud à l'entrée de Grenoble, et testé par l'observatoire du bruit Bruitparif pendant un an sur le périphérique au niveau de la porte de Vincennes (voir § II).

- **Revêtement BBTM 0/10 T1 en couche de roulement**

Utilisés de manière traditionnelle depuis leur apparition au début des années 80 (un tiers du réseau autoroutier est actuellement recouvert par ce type de revêtement), les Bétons Bitumeux Très Minces (BBTM) (couche de 20 à 25 mm) sont des produits avec une discontinuité de granulométrie qui a pour effet indirect d'avoir une porosité importante proche des revêtements drainants. Ils présentent une bonne adhérence, durable, à haute et moyenne vitesse, le niveau d'adhérence dépendant essentiellement de la composition granulaire, ainsi qu'une drainabilité élevée. Ils présentent une bonne résistance à l'orniérage. Les caractéristiques initiales sont globalement conservées dans le temps (durabilité proche d'un BBSG).

Les classes de BBTM se distinguent par le pourcentage de vides (6 à 17% pour le BBTM 0/10 T1 retenu par la DIRSO pour la réfection de la RN20 et 18 à 25% pour le BBTM 0/10 T2), par la granularité (0/6, 0/10 et 0/14) et la discontinuité, et par la nature du liant utilisé (pur, modifié et/ou avec ajouts de fibres, etc). Plus le revêtement est poreux (différence entre la classe 1 et 2 des BBTM), meilleure est l'absorption et plus le bruit est réduit. Aussi, les performances acoustiques diffèrent : LAmax de 77,9 dB(A) pour le BBTM 0/10 T1 retenu par la DIRSO et LAmax de 75,4 dB(A) pour le BBTM 0/10 T2, soit une différence de 2,5 dB(A). (Voir figure ci-avant)

- **Revêtement BBSG 0/14 en couche de roulement**

Les Béton Bitumeux Semi-Grenu (BBSG) peuvent être utilisés en couche de roulement et de liaison. Selon l'épaisseur de mise en œuvre (50 à 70 mm ou de 60 à 90 mm), ils ont une granularité de 0/10 mm ou 0/14 mm, généralement de type continu. Leur teneur en vides est de 4 à 8%. Ils recouvrent tout type de routes, sont peu sujets à l'orniérage et présentent une bonne adhérence et une bonne imperméabilité. Le BBSG 0/14 est classé parmi les revêtements bruyants (LAmax de 79,3 dB(A)).

V – ÉCHANGE DE COURRIER AVEC LE CONSEIL GENERAL DE L'ARIÈGE

Pour moins de décibels sur la commune de Saint-Jean de Verges (09)

Saint-Jean de Verges, le 12 février 2014

Monsieur Augustin BONREPAUX
Président du Conseil Général de l'Ariège
Hôtel du département, BP 60023
09001 – FOIX cedex

N.REF/ 014.001
PJ/ 1 : Notre réponse à la DIRSO du 30 octobre 2013

V. REF : DVT 2014/0018/SC/BN

Monsieur le Président,

Je vous remercie vivement de votre intervention auprès du Ministre en charge des transports au sujet des nuisances sonores dont sont victimes les riverains de la RN20 à Saint-Jean de Verges. Malheureusement, la réponse du Ministre, que vous m'avez transmise le 15 janvier dernier, n'apporte pas de réponse satisfaisante aux préoccupations de nos concitoyens.

Il est vrai que le revêtement de chaussée a été renouvelé en 2013 par la DIRSO sur une des chaussées de la RN20, sans concertation ni information préalable de l'observatoire du bruit en Ariège. Nous avons dû interroger la DIRSO pour savoir si un revêtement « peu bruyant » avait bien été choisi. Ses explications ne nous ont pas convaincu, comme le montre la réponse que nous lui avons faite.

En effet, le revêtement BBTM 0/10 retenu, qualifié par la DIRSO de « moyennement bruyant », permet une réduction en LAmax de -1,4 décibel par rapport au BBSG 0/14 alors que le choix d'un revêtement phonique « peu bruyant » aurait permis une réduction de plus de -9 décibels. Nous espérons qu'un tel revêtement sera choisi pour la réfection de la deuxième chaussée en 2014.

En ce qui concerne le PPBE de la RN20, nous attendons, depuis la première réunion de l'observatoire du bruit le 13 novembre 2008, que des mesures de protection nous soient proposées. Les résultats nous avaient été annoncés pour fin 2011 ! Nous attendons toujours une réunion du Comité de pilotage de l'observatoire, programmée le 13 novembre 2013 et annulée à la dernière minute.

Les premiers éléments que nous a communiqués la Préfecture laissent à penser que l'Etat proposera pour les 30 Points Noirs du Bruit (PNB) identifiés – dont 21 à Saint-Jean de Verges – comme seules mesures de protection l'isolation des façades des bâtiments PNB, alors que nous avons toujours revendiqué des protections à la source (écrans, merlons, revêtement silencieux…) seules réellement efficaces pour les riverains.

Bien sûr, cette proposition est pour nous inacceptable car elle ne permettrait ni d'éradiquer la gêne subie par les riverains dans leur vie quotidienne, ni de leur restituer la qualité de vie qu'ils attendent.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Philippe Muñoz, Président

Copie : Madame le Préfet de l'Ariège, Nathalie MARTHIEN
Monsieur le Maire de Saint-Jean de Verges, Jacques DEJEAN
Monsieur le Conseiller général du canton de Foix rural, Benoît ALVAREZ
Monsieur le Président de la Communauté de communes Pays de Foix, Jean-Christophe BONREPAUX
Madame la députée de l'Ariège, Frédérique MASSAT
Monsieur le Sénateur de l'Ariège, Président du Sénat, Jean-Pierre BEL

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

VI – ÉCHANGE DE COURRIER ENTRE LE MAIRE DE SAINT-JEAN DE VERGES ET LA DIRSO

DEPARTEMENT DE L'ARIEGE

MAIRIE

09000 SAINT JEAN DE VERGES

REPUBLIQUE FRANCAISE

Le 23 mars 2014

DIRSO
Division Sud de l'exploitation
32 Boulevard Alsace Lorraine
09000 – FOIX

A l'attention de Gérard EYCHENNE

Vos réf. : 2014/DS/063

Monsieur le Directeur,

Suite à votre courrier du 13 mars m'informant des travaux de réfection de chaussée sur la RN20 sens Foix/Toulouse, je tiens à vous faire part du courrier que l'association « Pour moins de décibels sur la commune de Saint-Jean de Verges » a adressé au Président du Conseil Général après son intervention auprès du Ministre en charge des transports.

Je m'associe à la demande de l'association pour qu'un revêtement phonique « peu bruyant » soit choisi pour la réfection de cette chaussée de la RN20, ce qui n'a pas été le cas pour la réfection de chaussée dans le sens Toulouse/Foix réalisée en 2013.

L'association a d'ailleurs adressé plusieurs courriers à la Direction de la DIRSO pour appuyer ce choix qui seul permettrait d'éradiquer la gêne subie par les riverains de la RN20 dans leur vie quotidienne.

Espérant être entendu,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distingués.

LE MAIRE
Jacques DÉJEAN

MAIRIE de St-JEAN de VERGES Ariège

PJ / 1
- Courrier du 12 février 2014 adressé par l'association au Président du Conseil Général

Copie :
- *Monsieur le Directeur de la DIRSO*
- *Monsieur le Président du Conseil Général de l'Ariège*

Date : 10 juillet 2014.

Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018

PPBE 2014

Consultation du public relative au plan de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de l'Ariège – Période 2013-2018

Nom/Prénom :

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

Code Postal/Ville :

09000 – Saint-Jean de Verges

Nos observations : Protections à la source.

OBSERVATIONS

Ce que dit le PPBE :
Pour tous les PNB identifiés, l'Etat propose comme seules mesures de protection l'isolation des façades des bâtiments, pour raison de « coût déraisonnable » des protections à la source, pour ne pas dire raison budgétaire. Le prix indiqué dans le PPBE d'une protection à la source se situe entre 46 000 € et 84 000 € par logement. Celui d'une isolation de façade entre 4 000 € et 8 000 €. Le ratio « protection à la source/isolation de façade » est entre 6 et 13, ce qui amène l'Etat à conclure que les coûts de protection à la source par bâti à protéger sont discriminants par rapport aux coûts d'isolation de façade.

Nous n'aimons pas les moyennes qui, en raisonnant globalement sur 30 bâtis répartis de façon hétérogène entre Pamiers et Saint-Paul de Jarrat, n'ont pas grand sens. Ainsi, sur la base de l'étude du cabinet ORFEA de protections à la source pour 4 zones de Saint-Jean de Verges (voir ci-après), nous obtenons un coût de 48 000 euros par bâtiment pour les protections à la source contre 5 735 euros pour les isolations de façade, soit un ratio « protection à la source/isolation de façade » de 8,4. Nous sommes loin des sommets affichés dans le PPBE, respectivement 84 000 € pour les protections à la source, 8 000 € pour l'isolation des façades et 13 pour le ratio.

Nos demandes :
Tous les textes réglementaires reconnaissent que la protection contre le bruit doit être assurée à la source (écrans, merlons, revêtements peu bruyants…) et que ce n'est qu'exceptionnellement que des protections en façades sont à envisager. Nous refusons de faire partie de « l'exception ». La proposition de l'Etat d'isolation des façades des bâtiments PNB est **inacceptable** car elle ne permettrait ni d'éradiquer la gêne des riverains dans leur vie quotidienne ni de leur restituer la qualité de vie qu'ils attendent. **Inacceptable** en effet de proposer aux riverains victimes des nuisances sonores de rester cloitrés chez eux, derrière leurs façades, portes et fenêtres closes, nuit et jour, en toutes saisons, pour retrouver la santé et le bien-être auxquels ils ont droit.

Nous demandons à l'Etat de mener, en concertation avec notre association, des études de protection à la source de l'ensemble des bâtiments PNB de Saint-Jean de Verges afin de déterminer des solutions techniques et leurs coûts de réalisation, l'étude du cabinet ORFEA étant partielle et insuffisante sur certains points.
En application de la circulaire du 25 mai 2004 (voir ci-après), nous demandons à l'Etat de chiffrer le coût d'acquisition des 21 bâtiments à protéger, permettant de justifier ou non le choix, en dernier recours, de l'isolement acoustique de façades comme unique solution.

EXPOSÉ DES MOTIFS :

Le choix des protections contre le bruit se fait entre la réduction du bruit à la source et le renforcement de l'isolation acoustique des façades des locaux à protéger ou une combinaison des deux. Tout le monde s'accorde sur la priorité à donner à la mise en œuvre d'actions durables de réduction du bruit au plus près de la source : le Grenelle de l'environnement, les circulaires du 12 juin 2001 et du 25 mai 2004 pour la résorption des Points Noirs du Bruit, l'ADEME dans son guide pour l'élaboration des PPBE,…

Extrait de la circulaire du 12 juin 2001 :

« Les opérations de résorption proposées devront en priorité permettre de réduire l'exposition sonore en façade des points noirs du bruit, par la mise en œuvre d'actions durables à la source (traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats, notamment à l'aide d'écrans et de parements acoustiques, de merlons, complétés si nécessaire par des actions visant à atténuer le bruit de roulement).

Toutefois si les actions à la source ne permettent pas d'atteindre les objectifs acoustiques en façade dans des conditions techniques, environnementales et économiques satisfaisantes, il conviendra de prévoir des isolations acoustiques des façades des bâtiments, le cas échéant en complément des actions à la source qu'il est possible de mettre en œuvre ».

On l'aura compris, le critère financier (les coûts de protection ne devront pas être « disproportionnés » en regard du nombre de locaux à protéger) constitue le critère déterminant, l'emportant sur les impératifs techniques et d'insertion dans l'environnement.

Dans différents PPBE en France que nous avons consultés, les ratios de coûts utilisés sont variables, tout comme le nombre d'habitations protégées par un dispositif de réduction à la source. Dans aucune circulaire, décret ou arrêté, nous avons trouvé des éléments chiffrés quantifiant les notions de « coût raisonnable » ou de « coût disproportionné ». Aucun texte réglementaire ne donne des ratios de coûts ni le nombre d'habitations minimum pour bénéficier de protections à la source. Aucun éléments chiffrés ne quantifient les notions de « coût raisonnable » ou de « coût disproportionné ». Seule la circulaire du 25 mai 2004 donne un élément intéressant :

Extrait de la circulaire du 25 mai 2004 :

« Les plans doivent privilégier la réduction du bruit à la source dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement et à des coûts de travaux raisonnables….

Les écrans acoustiques permettent de limiter les nuisances sonores dues aux infrastructures de transports terrestres en agissant sur la propagation du bruit, soit en interposant un obstacle entre les sources sonores constituées par les véhicules routiers ou ferroviaires et les habitations à protéger (cas des écrans acoustiques, buttes de terre et couvertures partielles ou totales), soit en atténuant les réflexions sonores entre différentes parois à l'aide de parements absorbants (voies en tranchée, sorties de tunnels…).

Ces protections à la source présentent toutes l'avantage pour les riverains de protéger les espaces extérieurs tels que les jardins et dépendances des bâtiments protégés et constituent de ce fait une solution souvent appréciée. L'efficacité obtenue est variable en fonction du site où elles sont implantées. Celui-ci conditionne leur choix en fonction des objectifs de protection à atteindre.

Dans certains cas, le renforcement de l'isolement acoustique des façades des locaux à protéger viendra également **compléter** les actions de réduction du bruit à la source, ou, **en dernier recours**, constituera l'unique solution. Il s'agit notamment des cas suivants :

- les actions de réduction du bruit à la source sont incompatibles avec la sécurité des riverains ou des usagers des infrastructures ou présentent des difficultés d'insertion dans l'environnement ;
- le coût de réalisation des actions de réduction du bruit à la source est disproportionné (en particulier lorsqu'il est supérieur au **coût d'acquisition des locaux à protéger**) ;
- les actions de réduction du bruit à la source s'avèrent insuffisantes pour atteindre les objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores dans l'environnement ».

Ceci nous amène à poser une question à l'Etat : quel est le coût d'acquisition des locaux à protéger ?

Choix des protections :

Le sous-préfet de Pamiers ayant déclaré, lors de notre Assemblée Générale du 2 juillet 2014, qu'il fallait au moins 2 PNB pour qu'on prenne en considération une protection à la source, nous lui avons demandé dans quel texte réglementaire cette règle était écrite.

Sans attendre sa réponse nous avons consulté quelques PPBE d'autres départements que l'Ariège. Et nous avons eu une surprise : sauf erreur de notre part, « le choix des protections est **une pratique qui ne se fonde pas sur une réglementation formelle** et il est d'usage qu'une protection à la source (c'est à dire réalisation d'un écran) soit étudiée à partir de 3 PNB regroupés, le choix du type de protection devant rester économiquement justifiable ».

Ainsi l'Etat, si friand de réglementations qu'il nous oppose en permanence, se réfère à des pratiques, des usages ! Est-ce que cela veut dire que les protections sont décidées à la tête du client, ce que laisserait à penser la grande variété des choix et des justifications que nous avons rencontrée dans les PPBE que nous avons consultés ? Voici donc la **règle non écrite** que nous avons trouvée dans un PPBE :

- 1 PNB par tranche de 100 mètres : isolation de façade,
- 2 à 3 PNB par tranche de 100 mètres au sein d'une urbanisation peu dense : isolation de façade,
- plus de 3 PNB par tranche de 100 mètres au sein d'une urbanisation dense : écran ou merlon (butte de terre) + isolation de façade si nécessaire.

Le PPBE a retenu que les protections à la source ne sont étudiées qu'à partir d'une concentration d'au moins 2 PNB par 100 mètres.

Étude de protections à la source par le cabinet ORFEA :

Des protections à la source ont été étudiées pour 4 zones de Saint-Jean de Verges, avec des variantes, en précisant bien qu'elles ne sont pas retenues. Même si ces proposions sont insuffisantes, nous en donnons néanmoins les résultats : le montant de l'investissement s'élève à 816 000 euros pour 17 bâtiments protégés soit 48 000 euros par bâtiment (fourchette du PPBE = 46 000 € à 84 000 €). Le montant de l'isolation de façade pour ces mêmes 17 bâtiments s'élève à 97 500 euros soit 5 735 euros par bâtiment (fourchette du PPBE = 4 000 € à 8 000 €). Le ratio « protection à la source/isolation de façade » est donc de 8,4 (fourchette du PPBE entre 6 et 13).

Il est à noter que la configuration de certaines zones impose des protections de façades en complément des protections à la source, afin d'assurer l'efficacité des mesures de résorption des PNB, comme l'a indiqué le cabinet ORFEA lors de sa présentation. Ces cas n'ont cependant pas été étudiés.

Date : 10 juillet 2014

Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018

PPBE 2014

Consultation du public relative au plan de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de l'Ariège – Période 2013-2018

Nom/Prénom :

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

Code Postal/Ville :

09000 – Saint-Jean de Verges

Nos observations : Raccordement de la RN20 existante à l'A66.

OBSERVATIONS

Ce que dit le PPBE :
Le PPBE évoque l'Arrêté du 5 mai 1995 sur les modifications significatives d'infrastructures mais ne mentionne pas le raccordement de la RN20 à l'A66, en 2002, et ses conséquences. Cette absence est une des insuffisances de ce document qui doit pourtant dresser un état exhaustif de la problématique du bruit de la RN20.

Nos demandes :
Nous demandons à l'Etat de prendre en compte les conditions de raccordement de la R20 à l'A66 et d'en tirer les conséquences sur les niveaux de bruit à respecter pendant toute la durée de vie de la RN20 : moins de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

EXPOSÉ DES MOTIFS :

Le Décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, l'Arrêté du 5 mai 1995 et la Circulaire n° 97-110 du 12/12/97 sont des textes très complexes et d'interprétation difficile. Nous avons retenu que le raccordement de la RN20 existante à l'autoroute A66 Toulouse-Pamiers, en février 2002, a constitué une modification significative de l'infrastructure (discontinuité dans la croissance du trafic liée à la réalisation d'une autre infrastructure) qui a entraîné une augmentation à terme de plus de 2 dB(A) des niveaux de bruit, d'où l'impératif d'assurer, après modification, des niveaux de bruit inférieurs à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Ces niveaux doivent être obligatoirement respectés sur toute la durée de vie de l'infrastructure. D'après les textes réglementaires :

- la modification, ou la transformation, significative d'une infrastructure de transports terrestres existante doit être accompagnée de mesures destinées à éviter la création de nuisances sonores excessives,
- est considérée comme significative, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs (autres que travaux d'entretien, de réparation, aménagements ponctuels…) ou de la discontinuité dans la croissance du trafic liée à la réalisation d'une autre infrastructure (ce qui est la cas pour le raccordement RN20-A66), telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme serait supérieure de plus de 2 dB(A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification,
- si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit (zone d'ambiance modérée), alors elle ne pourra excéder après travaux 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit.

Ainsi, nous prétendons qu'en 2002, le raccordement de la RN 20 existante à l'autoroute A66 Toulouse-Pamiers a constitué une transformation et modification significative de l'infrastructure, comme ce sera le cas si elle est raccordée un jour à l'E9 à Tarascon. Il en est résulté, à partir de 2002, un trafic nouveau non pris en compte dans l'étude d'impact de la DUP : y étaient mentionnés seulement le trafic de la route de Pailhès (vallée de la Léze), le trafic induit par l'aménagement général de la RN 20 au Sud de Toulouse, le trafic en provenance de l'Aude, du Tarn… tous allant vers Foix et l'Andorre et traversant Saint-Jean de Verges.

On constate :

- qu'au moment de la construction de la RN 20 en 1989, des dispositions ont été prises (DUP) pour ne pas dépasser 60 dB(A) jour avec des hypothèses de trafic à l'horizon 2000, ce qui garantit d'être en zone d'ambiance modérée en 2002,
- que toutes les mesures in situ réalisées en 2009 par le CETE donnent des niveaux de bruit LAeq jour compris entre 61,5 et 68,7 dB(A) et LAeq nuit compris entre 51 et 59,3 dB(A).

En conséquence, à partir des éléments en notre possession, nous défendons que nous étions en zone d'ambiance modérée avant le raccordement de l'A66 à la RN20 et que cette modification significative de l'infrastructure a entraîné une augmentation de plus de 2 dB(A) des niveaux de bruit, d'où l'impératif, en application des textes réglementaires pré-cités, d'assurer, après modification, des niveaux de bruit inférieurs à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, niveaux qui doivent être obligatoirement respectés sur toute la durée de vie de la RN20. Ce sont d'ailleurs les valeurs à respecter pour la construction d'une infrastructure nouvelle. De plus, des dispositions pour ne pas dépasser ces niveaux devront être prises chaque fois qu'il y aura des modifications significatives de la RN 20 (raccordement à l'E9…).

Date : 10 juillet 2014

Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018

PPBE 2014

Consultation du public relative au plan de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de l'Ariège – Période 2013-2018

Nom/Prénom :

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

Code Postal/Ville :

09000 – Saint-Jean de Verges

Nos observations : Tranchée du Plantaurel.

OBSERVATIONS

Ce que dit le PPBE :
La tranchée du Plantaurel n'est pas évoquée.

Nos demandes :
Tout comme la DIRSO a annoncé en 2011 qu'elle procédait à un audit sur la sécurité de la falaise du Plantaurel afin de déterminer l'opportunité de réhabiliter l'ouvrage, nous demandons qu'un audit concernant les nuisances sonores engendrées par la tranchée du Plantaurel ainsi que les aspects environnementaux et paysagers soit réalisé, préalablement à l'étude de solutions globales répondant aux attentes des habitants.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le passage de l'éperon du Plantaurel constitue un bouleversement dans le relief de ce point fort du milieu naturel qu'est la barre du Plantaurel. La tranchée profonde du Plantaurel incise totalement le premier chaînon et apparaît comme une saignée dans le paysage.

Comme nous en avons fait le constat, cette tranchée est une véritable « caisse de résonance » qui refoule les décibels sur tout Saint-Jean de Verges, jusqu'à Crampagna et Loubières, d'autant que la surélévation de la 2x2 voies depuis le rond-point du CHIVA jusqu'à l'éperon rocheux du Plantaurel vient aggraver le phénomène. Ceci est rapporté par l'ensemble de nos adhérents.

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 écrans ou merlons implantés le long de la RN20 à Saint-Jean de Verges au plus près des bords de la tranchée, parements absorbants atténuant les réflexions sonores entre les parois de cette tranchée , couverture partielle ou totale de cette voie en tranchée…

L'entaille dans le premier chaînon du Plantaurel, signalée dans la DUP comme ayant « un impact paysager négatif très important » à l'entrée de notre village, doit recevoir, enfin, les « plantations adaptées s'harmonisant avec la végétation existante » et les « massifs boisés, denses » promis en 1986 aux sorties du passage et non réalisés. C'est une composante environnementale essentielle d'un plan global de lutte contre les nuisances sonores à Saint-Jean de Verges, d'autant que, psychologiquement, la pollution visuelle vient amplifier le ressenti de la pollution sonore. Bien sûr, l'entretien de ces espaces et la maintenance des ouvrages réalisés doivent être prévus et régulièrement effectués. Ce n'est pas le cas aujourd'hui comme en témoigne l'état des abords de la RN20 et l'affaissement du merlon datant de 20 ans à Terrassou. Ces préoccupations s'inscrivent dans le cadre d'une politique de développement durable qui place la qualité de vie et l'excellence environnementale au centre des actions d'aménagement des territoires.

La DUP de 1986

Plusieurs variantes de tracé de la « déviation de Saint-Jean de Verges » ont été envisageés dans la DUP. Certaines ont été abandonnées parce qu'elles imposaient un allongement de la déviation de 1000 mètres environ ou parce qu'elles prévoyaient le franchissement de l'éperon rocheux du Plantaurel par un tunnel long et coûteux.
Le tracé retenu à l'Ouest est la solution basse venant s'accoler à l'urbanisation existante le long de l'ex-RN20 et se raccordant à Patau, fin de la déviation de Varilhes. Au Nord, il franchit l'éperon rocheux en tranchée profonde. La 2x2 voies a été surélevée depuis le rond-point du CHIVA jusqu'à l'éperon rocheux du Plantaurel, ce qui aggrave encore les nuisances sonores.
Le passage de l'éperon du Plantaurel constitue un bouleversement dans le relief de ce point fort du milieu naturel qu'est la barre du Plantaurel. Le patrimoine historique et archéologique comprenait 2 sites préhistoriques et 3 sites gallo-romains. Deux de ces sites, situés dans les emprises du projet qui franchit l'éperon du Plantaurel en tranchée profonde, ont été détruits en totalité ou partiellement lors de la réalisation des terrassements. Le Ministère de la Culture avait signalé la présence d'un oppidum gaulois au lieu de franchissement du Plantaurel et indiqué des précautions à prendre. L'impact sur la flore naturelle aurait dû être modéré et largement compensé par les plantations d'accompagnement du projet.
Ces plantations adaptées, promises pour diminuer cette résonance, n'ont pas été réalisées. Les seules mesures consenties pour limiter les nuisances sonores à moins de 60 dB(A) (décibel acoustique) se résument à un merlon et quelques doubles-vitrages subventionnés.

Lettre du 10 septembre 2011, de notre association au sous-préfet de Pamiers Hugues FUZERÉ, restée sans réponse :

« … Un dernier point concerne la falaise du Plantaurel qui surplombe la RN20 au niveau de notre village. Des blocs se sont détachés et d'autres menacent la voie rapide. Le secteur a été fermé du 27 juin au 1er juillet pour permettre l'intervention de la DIRSO. Dans un entretien publié dans la Dépêche du Midi du 12 août dernier, Didier MICHAU, Chef de district Ariège pour la DIRSO, déclare que les réparations réalisées ne constituent qu'un « pansement pour que la montagne puisse cicatriser » et annonce qu'on va procéder à un audit afin de déterminer l'opportunité de réhabiliter l'ouvrage.

Nous avons maintes fois dénoncé, dans nos publications, le franchissement en tranchée profonde de l'éperon du Plantaurel qui constitue un bouleversement dans le relief de ce point fort du milieu naturel qu'est la barre du Plantaurel. L'impact sur la flore naturelle aurait dû être modéré et largement compensé par des plantations d'accompagnement du projet.

Nous rappelons notre volonté que cette entaille dans le premier chaînon du Plantaurel, signalée dans l'étude d'impact préalable à la DUP comme ayant « un impact paysager négatif très important » à l'entrée de notre village, reçoive enfin les « plantations adaptées s'harmonisant avec la végétation existante » et les « massifs boisés, denses » promis en 1986 aux sorties du passage. Bien sûr, l'entretien de ces espaces et la maintenance des ouvrages réalisés doivent être prévus et régulièrement effectués, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui comme en témoigne l'état des abords de la RN20 et l'affaissement du merlon à Terrassou.

Nous avons également fait le constat que cette tranchée profonde du Plantaurel constitue une véritable « caisse de résonance » qui refoule les décibels sur tout Saint-Jean de Verges et au-delà, d'autant que la surélévation de la 2x2 voies depuis le rond-point du CHIVA jusqu'à l'éperon rocheux du Plantaurel vient aggraver le phénomène. Ceci est rapporté par l'ensemble de nos adhérents et il est important que les mesures de protection prennent cet élément en considération, sinon elles auraient peu de chance d'être efficaces et d'assurer la qualité de vie de la population du village.

En résumé, nous demandons que l'audit prévu pour la falaise du Plantaurel prenne en compte non seulement le point de vue sécuritaire, mais aussi les aspects environnementaux et paysagers ainsi que les nuisances sonores engendrées, de façon à proposer des solutions globales répondant aux attentes des habitants ».

Date : 14 juillet 2014

Plan de prévention du bruit Ariège 2013-2018

PPBE 2014

Consultation du public relative au plan de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures nationales de transport dans le département de l'Ariège – Période 2013-2018

Nom/Prénom :

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

Code Postal/Ville :

09000 – Saint-Jean de Verges

Nos observations : Engagements de l'Etat.

OBSERVATIONS

A propos du PPBE :
Cette fiche d'observations est un peu particulière. Alors que toutes nos autres fiches d'observations sur le PPBE portent sur le fond, celle-ci concerne la forme, c'est-à-dire son élaboration et sa mise en consultation du public. Nous avons déjà dit que l'Etat avait décidé d'arrêter unilatéralement un projet de PPBE partial et contestable. Ce projet n'a fait l'objet d'aucune concertation et a été soumis précipitamment à la consultation du public.

Nous reprenons ici les principaux engagements de l'Etat, pris dans des courriers ou lors de réunions, pendant l'élaboration du PPBE. Parmi ces engagements, on trouve :

- « **la mise en place de partenariats pour traiter le problème globalement par un panel de mesures et trouver les financements nécessaires** ». Partenariat ? Panel de mesures ? Trouver les financements nécessaires ? Ces mots résonnent étrangement à nos oreilles !

- « **la mobilisation par les services de l'Etat des acteurs pouvant agir sur la problématique du bruit, dans la troisième étape du PPBE** ». Apparemment cette troisième étape a été réduite à sa plus simple expression : la rédaction du projet de PPBE par la DDT et sa mise en consultation du public ; nous n'avons pas vu l'ombre d'une mobilisation des acteurs par les services de l'Etat.

- « **la concertation se fera également dans le cadre de l'observatoire** ». Ce point est important tant nous avons souffert d'un déficit de concertation lors de l'élaboration du PPBE. Probablement que l'Etat n'a pas la même définition que nous de la concertation. C**ONCERTATION** : **Action, pour plusieurs personnes, de s'accorder en vue d'un projet commun**. Elle se distingue de la **consultation** en ce qu'elle ne se résume pas à une demande d'avis. Elle suppose la **confrontation entre les parties, l'échange d'arguments, l'explicitation des points de vue de chacun**.

Nos demandes :
Nous demandons simplement que l'Etat tienne ses engagements, principalement sur le traitement global du problème du bruit par un panel de mesures et sur la concertation.

EXPOSÉ DES MOTIFS :

Nous présentons ici quelques lettres et comptes-rendus de réunions auxquels nous faisons allusion lorsque nous évoquons les engagements de l'Etat.

Lettre du Préfet de l'Ariège Jacques BILLANT à Jean-Pierre BEL, sénateur de l'Ariège, du 15 fev. 2011
Lettre du Préfet de l'Ariège Jacques BILLANT à Frédérique MASSAT, députée, du 9 fev. 2011
« … Cependant, dans le cas particulier de la RN20, la gêne sonore est également due à la réitération de pics de bruit. La résorption des points noirs du bruit ne répondra donc pas nécessairement complètement à ces gênes particulières. D'autres mesures de prévention, concernant par exemple les règles d'urbanisme ou les conditions de circulation, sont à rechercher dès maintenant pour une prise en compte dans la troisième étape du PPBE.

L'ensemble des acteurs pouvant agir sur cette problématique par un quelconque moyen sera mobilisé par les services de l'Etat ».

Lettre du Préfet de Région Dominique BUR à Martin MALVY, Président Région, de fev. 2011
« … Cependant, dans le cas particulier de la RN20, la gêne sonore est également due à la réitération de pics de bruit. La résorption des PNB ne répondra donc pas complètement à ces gênes particulières. Il conviendra donc de rechercher d'autres mesures de prévention, concernant par exemple les règles d'urbanisme ou les conditions de circulation, pour être intégrées dans la troisième étape du PPBE ».

Lettre du sous-préfet de Pamiers Hugues FURERE au Président de Moins de décibels, du 1 fev. 2011
« …Toutefois, s'agissant des bâtiments à Lden inférieur à 68 dB(A) des financements croisés seront à rechercher pour effectuer travaux qui permettent de satisfaire les citoyens mais qui ne répondent pas à une obligation réglementaire.
J'attire votre attention sur le fait que dans ce cas particulier de la RN20, les nuisances sonores ont également pour origine la réitération de pics de bruit sur laquelle l'action de la seule résorption des PNB ne suffira pas. D'autres mesures de prévention (règles d'urbanisme ou conditions de circulation) sont à rechercher, à prendre en compte et à développer dans le cadre de la 3ème étape du PPBE et ce en mobilisant l'ensemble des acteurs pouvant agir sur cette problématique. Ces mesures préventives ont vocation à s'appliquer aux riverains même non concernés par les dispositifs curatifs ; sont concernées les habitations dont les critères acoustiques ou d'antériorité ne permettent pas le classement en PNB.
En tout état de cause, je tiens à vous remercier pour votre engagement constructif et respectueux des institutions ».

Compte-rendu de la réunion du 9 décembre 2009 à la sous-préfecture de Pamiers
« … Monsieur PUYMERAIL (CETE) conclut en disant que seule la recherche d'un traitement global permettra la résolution du problème…
… Il est donc nécessaire que des partenariats se mettent en place entre les riverains, les mairies, les communautés de communes et l'Etat de façon à trouver les financements nécessaires…
… Monsieur VETTER (DDT) approuve le fait qu'il faille raisonner globalement et rappelle que la concertation se fera également dans le cadre de l'observatoire. Monsieur le sous-préfet approuve……
… Monsieur le sous-préfet rajoute qu'il va falloir effectivement examiner le problème globalement de façon à trouver des solutions… »

Compte-rendu de la réunion de l'observatoire du bruit du 24 novembre 2010 à la DDT
« … Monsieur le sous-préfet expose ses différentes démarches pour obtenir la mise en place d'un radar tronçon et indique avoir reçu un accord de principe pour que la RN20 figure parmi les premiers axes équipés en France. Mais ce n'est la solution unique, ce que confirme Monsieur VETTER (DDT) qui explique que le PPBE doit déboucher sur tout un panel de mesures ».

Date : 10 juillet 2014.

NOS OBSERVATIONS SUR LE PPBE DE LA RN20.
(CONSULTATION PUBLIQUE DU 15 MAI AU 15 JUILLET 2014)

Depuis huit ans, notre association lutte contre les nuisances sonores subies par les riverains de la RN20 à Saint-Jean de Verges.

Lors de la réunion du comité de pilotage de l'observatoire du bruit des transports terrestre en Ariège, le 17 avril 2014, il est apparu que 30 Points Noirs du Bruit (PNB) ont été identifiés sur la RN20 dont 21 PNB à Saint-Jean de Verges. Et l'Etat propose comme seules mesures de protection l'isolation des façades des bâtiments PNB. Bien sûr, cette proposition est pour nous inacceptable car elle ne permettrait ni d'éradiquer la gêne des riverains dans leur vie quotidienne ni de leur restituer la qualité de vie qu'ils attendent, seules pouvant être efficaces des mesures de protections à la source – telles que écrans, merlons, revêtements peu bruyants,….

Aujourd'hui, l'Etat a décidé unilatéralement d'arrêter un projet de PPBE et de le mettre précipitamment en consultation du public. Ce document, qui n'a fait l'objet d'aucune concertation est partial, contestable dans ses conclusions, et comporte de nombreuses zones d'ombre. Nous avons néanmoins décidé de participer à la consultation du public et nous exposons ici les observations que nous avons remises à la DDT .

241 personnes nous ont transmis leurs fiches d'observations soutenant les positions de notre association, que nous avons remises aux Pouvoirs publics. Nous avons d'autre part déposé à la DDT 8 fiches d'observations, chacune s'appuyant sur un dossier argumenté.

Nous demandons que l'Etat prenne en compte sérieusement ces importantes contributions à la consultation du public afin d'aboutir à une version définitive du PPBE concertée et acceptable par tous.

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.com email: moins2decibels@gmail.com