

**Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement  
des infrastructures de l'État  
dans le département du Puy-de-Dôme**

**PPBE**

**4<sup>e</sup> échéance**



**Directive n°2002/49/CE**  
relative à l'évaluation et à la gestion  
du bruit dans l'environnement

**mars 2024**

# SOMMAIRE

Préambule.....	2
1. Notions sur le bruit.....	3
2. Le cadre réglementaire.....	4
3. Les infrastructures concernées.....	4
4. La démarche d'élaboration du PPBE.....	6
5. Les mesures de prévention et de réduction du bruit réalisées et programmées.....	7
5.1 Les types d'action de prévention et de réduction du bruit.....	7
5.1.1 Les actions de prévention du bruit.....	7
5.1.2 Les actions de réduction du bruit.....	7
5.2 Bilan des actions réalisées lors de la troisième échéance (2019-2024).....	8
5.3 Actions prévues pour la 4 <sup>e</sup> échéance (2024-2029).....	10
6. Résumé non technique.....	11

## Préambule

Les bruits émis par l'activité humaine peuvent avoir des effets nuisibles pour la santé des personnes qui y sont exposées. C'est notamment le cas le long des infrastructures routières et ferroviaires où les trafics sont importants.

Pour éviter, prévenir ou réduire ces effets, une démarche commune à tous les États membres de l'Europe, encadrée par la directive 2002/49/CE, a été mise en place. Elle comporte un inventaire des secteurs concernés représentés dans les cartes de bruit stratégiques (CBS) puis la réalisation d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) qui recense les mesures prévues pour traiter les zones exposées à un niveau de bruit dépassant des valeurs limites fixées par la réglementation.

Chaque gestionnaire d'infrastructures doit élaborer ses cartes de bruit stratégiques et son plan de prévention du bruit dans l'environnement et le réviser tous les cinq ans, chaque nouvelle période de cinq ans formant une échéance.

**Le présent document constitue le PPBE de 4<sup>e</sup> échéance pour le réseau des grandes infrastructures routières et ferroviaires nationales situées dans le département du Puy-de Dôme.**

Il s'appuie sur les CBS de 4<sup>e</sup> échéance approuvées par arrêté préfectoral du 21 novembre 2022 (modifié le 20 avril 2023) qui sont publiées sur le site des services de l'État<sup>1</sup>.

Ces cartes mettent en évidence les zones dans lesquelles les valeurs limites sont dépassées (ou risquent de l'être) et permettent d'évaluer de manière globale le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit important.

Compte-tenu des seuils de trafic fixés par la réglementation, les infrastructures concernées sont :

- les autoroutes concédées suivantes, représentant 176 km :
  - **A71, A75 Nord, A710, A711 Est et A89** (Centre et Est),
- les autoroutes non concédées suivantes, représentant 47 km, :
  - **A75 Sud, A711 Ouest, A712 et RN 89,**
- **la voie ferrée n° 790 000** entre Moulins et Issoire sur sa section Riom / Cournon-d'Auvergne, représentant 21,5 km.

La finalité du présent PPBE est de faire le bilan des actions de réduction de l'impact acoustique réalisées lors de la période précédente (2019-2023) ainsi que de recenser les actions en cours ou à venir.

Les PPBE relatifs aux autres infrastructures routières sont établis par les collectivités territoriales qui en assurent la gestion ou les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores. Dans le Puy-de-Dôme, il s'agit du conseil départemental et de Clermont Auvergne Métropole.

<sup>1</sup> <https://www.puy-de-dome.gouv.fr>, rubrique :

Actions-de-l-Etat > Construction-habitat-et-logement-social > Construction > Le-bruit-et-les-nuisances-sonores-des-infrastructures-de-transport > Les-cartes-de-bruits-strategiques-et-les-plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement

# 1. Notions sur le bruit

## La mesure du bruit

Le son devient un bruit lorsqu'il produit une sensation auditive considérée comme désagréable, gênante ou dangereuse pour la santé.

La pression sonore s'exprime en pascal (Pa). L'oreille humaine perçoit des sons à partir de 20 micros pascals (seuil d'audibilité) et jusqu'à 20 pascals (seuil de la douleur).

Le spectre étant très large, on utilise pour plus de facilité le décibel (dB). Par ailleurs, le niveau sonore est souvent mesuré en décibel pondéré A, dB(A), la pondération A permettant de prendre en compte les différences de perception de l'oreille humaine entre les sons aigus et les sons graves.

Ainsi, la gamme est mesurée entre 0 db(A) (seuil d'audibilité) et 120 db(A) (seuil de la douleur).

Le décibel faisant appel au logarithme décimal, les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique, ce qui a notamment les conséquences suivantes :

- une variation de 1 dB(A) est à peine perceptible
- une variation de 3 dB(A) est perceptible
- une variation de 10 dB(A) correspond à une sensation de « deux fois plus fort »
- lorsque l'on additionne deux sources de même niveau, le résultat global augmente de 3 décibels :

$$60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$$

- si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores et si l'une est au moins supérieure de 10 dB(A) par rapport à l'autre, le niveau sonore résultant est égal au plus grand des deux (effet de masque) :

$$60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$$

## Les indicateurs de niveau sonore utilisés dans les CBS et les PPBE :

Les niveaux sonores sont fluctuants dans le temps, notamment en fonction des heures de la journée et des périodes de l'année. Ainsi, pour représenter les nuisances sonores en tenant compte de cette fluctuation, des indicateurs de niveau sonore moyens sont définis par périodes :

- $L_d$  (Level day) = niveau de jour = niveau sonore moyen annuel pour la **période de 6 h à 18 h**
- $L_e$  (Level evening) = niveau de soirée = niveau sonore moyen annuel pour la **période de 18 h à 22 h**
- $L_n$  (Level night) = niveau de nuit = niveau sonore moyen annuel pour la **période de 22 h à 6 h**

Par ailleurs, à niveau équivalent, le même bruit sera perçu plus gênant la nuit que le jour. Il a donc été décidé de créer un indicateur global harmonisé à l'échelle européenne tenant compte de cette différence de perception : le  $L_{den}$  (Level day, evening, night).

Cet indicateur est calculé sur la base des niveaux sonores sur les trois périodes de base : jour, soirée et nuit, auxquels sont appliqués des termes correctifs majorants prenant en compte un critère de sensibilité accrue en fonction de la période. Ainsi, on ajoute +5 dB(A) en soirée et +10 dB(A) la nuit.

**En application de l'article R.572-4 du code de l'environnement, les cartes de bruit stratégiques sont établies à partir des indicateurs de niveau sonore  $L_{den}$  et  $L_n$ .**

Figure 1

Échelle de bruit et correspondances entre valeurs et perceptions



## 2. Le cadre réglementaire

L'ensemble de la réglementation sur le bruit des infrastructures est rappelé en annexe 1. Elle repose sur une réglementation d'origine française (1992) et européenne transposée en droit français (2002| 2004).

Afin de mettre en cohérence les obligations issues de ces réglementations, les valeurs limites de bruit<sup>4</sup> retenues pour les PPBE sont équivalentes à celles utilisées pour définir les points noirs bruit (PNB) du réseau national définis dans la réglementation d'origine française.

Elles varient en fonction de la source de bruit, car les fréquences émises par ces bruits sont différentes et donc les perceptions de la gêne également. Elles sont évaluées par convention à une hauteur de 4 m et concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

Les valeurs limites sont les suivantes :

Indicateurs de bruit	Valeurs limites en dB(A)			
	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Aérodrome*	Activité industrielle*
L <sub>den</sub> (sur 24 heures)	68	73	55	71
L <sub>n</sub> (la nuit)	62	65	-	60

\* ne concerne pas le présent PPBE

## 3. Les infrastructures concernées

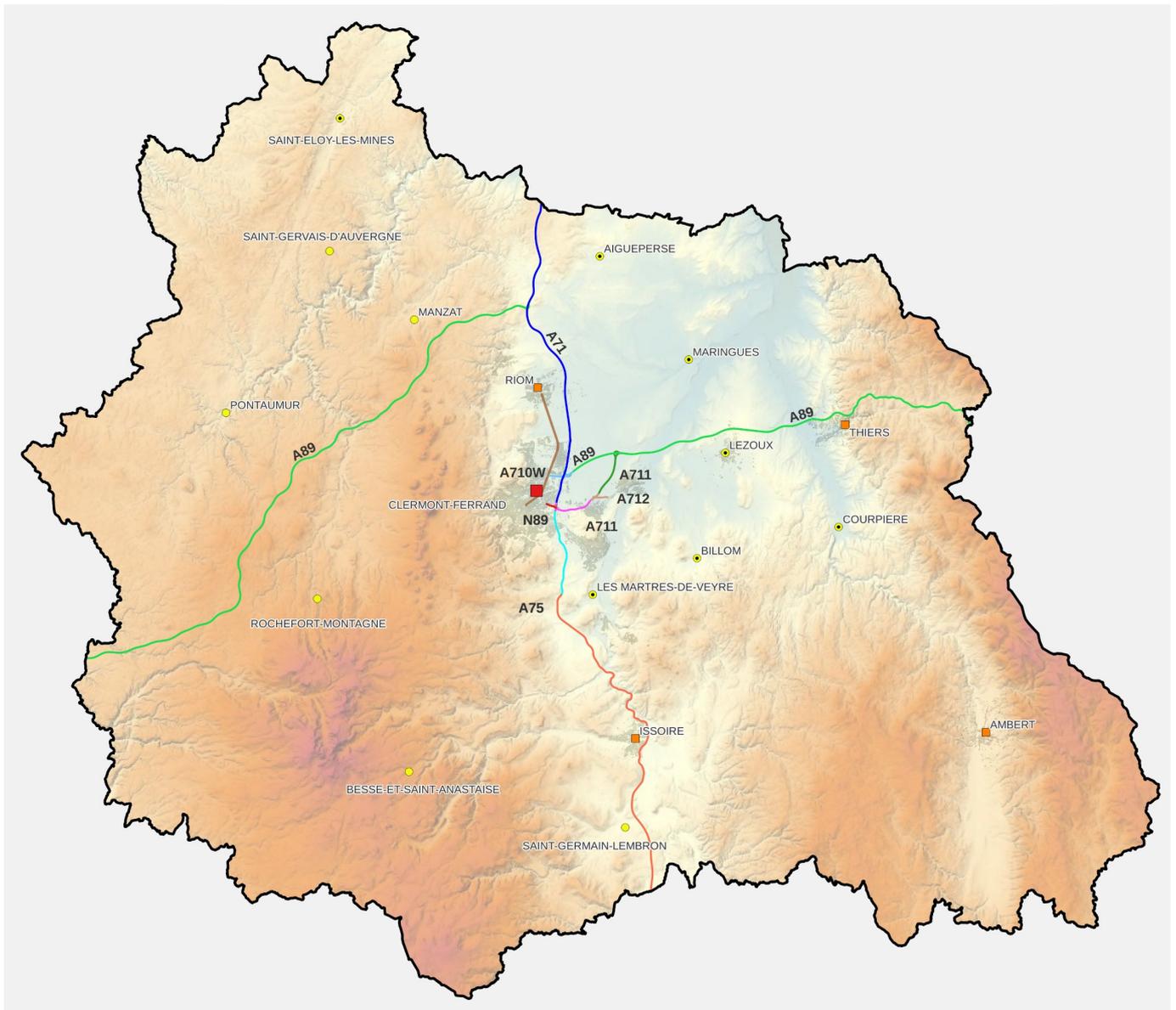
Les infrastructures concernées par le présent PPBE sont les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an (soit 8 200 véhicules/jour) et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an (soit 82 trains/jour) :

Infrastructures	Axe	Début	Fin	Long. en km	Gestionnaire
Routières concédées	A71	Champs	Clermont-Fd	35,8	APRR
	A75 Nord	Clermont-Fd	Le Crest	10,5	
	A710	Clermont-Fd diffuseur RD 210	Clermont-Fd Echangeur A71	1,5	
	A89 Est	Clermont-Fd	Chabreloche	52	ASF
	A89 Centre	Messeix	Combronde	69	
	A711 Est	Lempdes	Les Martre-d'Artières	7	
Routières non concédées	A75 Sud	Le Crest	Limite dép. 63/43	39,8	DIR Massif Central
	A711 Ouest	Clermont-Ferrand	Lempdes (63)	4,9	
	A712	Échangeur A711 Lempdes (63)	Giratoire du Chazal RD2089	1,3	
	N 89	Fin A711 Clermont-Fd	Entrée Clermont-Fd RD 766	1,1	
Ferroviaires	Ligne 790 000	Riom	Cournon-d'Auvergne	21,5	SNCF Réseau

Ces infrastructures sont localisées sur la carte page suivante.

<sup>4</sup> Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

# PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT - 4EME ECHEANCE - RESEAU ROUTIER ET FERROVIAIRE DE L'ETAT



- |                                                       |                                       |                          |                |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|----------------|
| <b>Réseau national non concédé<br/>Gestion DIR MC</b> | <b>Réseau national concédé à APRR</b> | <b>Réseau ferré SNCF</b> | <b>Réseaux</b> |
| — A711                                                | — A71                                 | —                        |                |
| — A712                                                | — A710W                               | —                        |                |
| — A75                                                 | — A75                                 | —                        |                |
| — N89                                                 |                                       |                          |                |
|                                                       | <b>Réseau national concédé à ASF</b>  |                          |                |
|                                                       | — A711                                |                          |                |
|                                                       | — A89                                 |                          |                |

Figure 3: Cartographie du réseau de l'État concerné par la directive européenne sur le bruit

## 4. La démarche d'élaboration du PPBE

Le PPBE relevant de l'État est élaboré par la direction départementale des territoires (DDT), sous l'autorité du préfet du Puy-de-Dôme, sur la base des actions engagées par les gestionnaires d'infrastructures :

- les sociétés concessionnaires d'autoroutes (ASF, APRR),
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes (DREAL – service de maîtrise d'ouvrage des routes non concédées),
- la direction interdépartementale des routes du Massif Central (DIRMC – gestionnaire des routes non concédées)
- SNCF Réseau (gestionnaire du réseau ferré national).

Il s'appuie sur les cartes de bruit stratégiques qui proposent une évaluation globale de la population exposée au bruit rappelée dans les tableaux ci-dessous. Les chiffres donnent des ordres de grandeur (les personnes qui habitent dans des bâtiments ayant fait l'objet de traitements d'isolations phoniques spécifiques restent comptabilisées dans ces évaluations)

Évaluation de la population exposée au bruit :

Axes	Nombre de personnes exposées									
	Lden en dB(A)					Ln en dB(A)				
	(55-60)	(60-65)	(65-70)	(70-75)	>75	(50-55)	(55-60)	(60-65)	(65-70)	>70
A71	2 800	1 431	139	1	0	2 429	642	4	0	0
A75 Nord	599	320	25	4	0	555	67	4	0	0
A710	15	2	0	0	0	3	0	0	0	0
A89	2 230	405	111	16	0	732	151	31	0	0
A711 Est	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A75 Sud	1 050	336	103	45	21	457	123	60	19	5
A712	13	5	0	0	0	3	3	0	0	0
RN89 – A711	1117	424	163	22	12	495	270	44	12	0
Ligne ferrée n° 790 000	3 823	2 033	624	414	137	2 485	1 100	400	369	1
<b>Total</b>	<b>11649</b>	<b>4956</b>	<b>1165</b>	<b>502</b>	<b>170</b>	<b>7159</b>	<b>2356</b>	<b>543</b>	<b>400</b>	<b>6</b>

Évaluation de la population et des bâtiments sensibles dépassant les valeurs limites :

Axes	Lden supérieur à la valeur limite (68dB(A) pour la route et 73dB(A) pour la voie ferrée)				Ln supérieur à la valeur limite (62dB(A) pour la route et 65dB(A) pour la voie ferrée)			
	Population	Établissements sensibles			Population	Établissements sensibles		
		Logements	Enseignement	Santé		Logements	Enseignement	Santé
A71	7	12	0	0	1	3	0	0
A75 Nord	4	5	0	0	4	3	0	0
A710	0	0	0	0	0	0	0	0
A89	9	-	0	0	0	-	0	0
A711 Est	0	0	0	0	0	0	0	0
A 75 Sud	97	57	0	0	58	34	0	0
A712	0	0	0	0	0	0	0	0
RN89 – A711	76	44	0	0	27	16	0	1
Ligne ferrée n° 790 000	371	218	0	2	370	218	3	3
<b>Total</b>	<b>564</b>	<b>336</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>460</b>	<b>274</b>	<b>3</b>	<b>4</b>

Il ressort que 3,1 % de la population exposée au bruit est soumise à des valeurs dépassant les seuils réglementaires sur 24h, et que 4,4 % de la population exposée au bruit est soumise à des valeurs dépassant les seuils réglementaires la nuit.

## 5. Les mesures de prévention et de réduction du bruit réalisées et programmées

### 5.1 Les types d'action de prévention et de réduction du bruit

#### 5.1.1 Les actions de prévention du bruit

- La protection des riverains en cas de nouvelle infrastructure

En application de l'article L571-9 du code de l'environnement, en cas de création d'infrastructure nouvelle ou de modification significative d'infrastructure existante, les maîtres d'ouvrage sont tenus de limiter l'impact sonore de ces infrastructures en dessous des seuils réglementaires.

- L'isolation des nouveaux locaux qui s'installent à proximité d'infrastructures existantes

En application de l'article L571-10 du code de l'environnement, les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur de secteurs affectés par le bruit sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés. Les secteurs affectés par le bruit sont définis à partir du classement sonore des infrastructures de transports terrestres, approuvé par le préfet<sup>5</sup>. Le classement sonore induit des règles de construction dans les secteurs affectés par le bruit et, à ce titre, est annexé aux documents d'urbanisme.

#### 5.1.2 Les actions de réduction du bruit

- Le traitement des points noirs du bruit (PNB)

Par circulaire du 12 juin 2001, l'État a engagé le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, appelées points noirs du bruit (PNB), défini comme :

- un bâtiment sensible : habitation, local d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale,
- localisé dans une zone de bruit critique : zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne
- engendrés par au moins une infrastructure routière ou ferroviaire nationale dépassent (ou risquent de dépasser) les valeurs limites,
- répondant à des critères d'antériorité par rapport à cette infrastructure.

Pour le traitement des points noirs du bruit, ce sont des solutions de protection à la source (écran par exemple) ou d'isolation acoustique des façades qui sont privilégiées.

- Les travaux d'entretien

En matière de bruit d'origine routière, il s'agit de solutions comme la réduction des trafics, la réduction des vitesses, le changement des revêtements de chaussées.

Pour le bruit d'origine ferroviaire, il peut s'agir du renouvellement de l'armement de la voie (type de rails, de traverses, de fixations, de semelles), du meulage des rails, du traitement des ouvrages d'art (notamment le remplacement d'ouvrages d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages permettant la pose de voies sur ballast sur une structure béton moins vibrante) ou du renouvellement des organes de freinage.

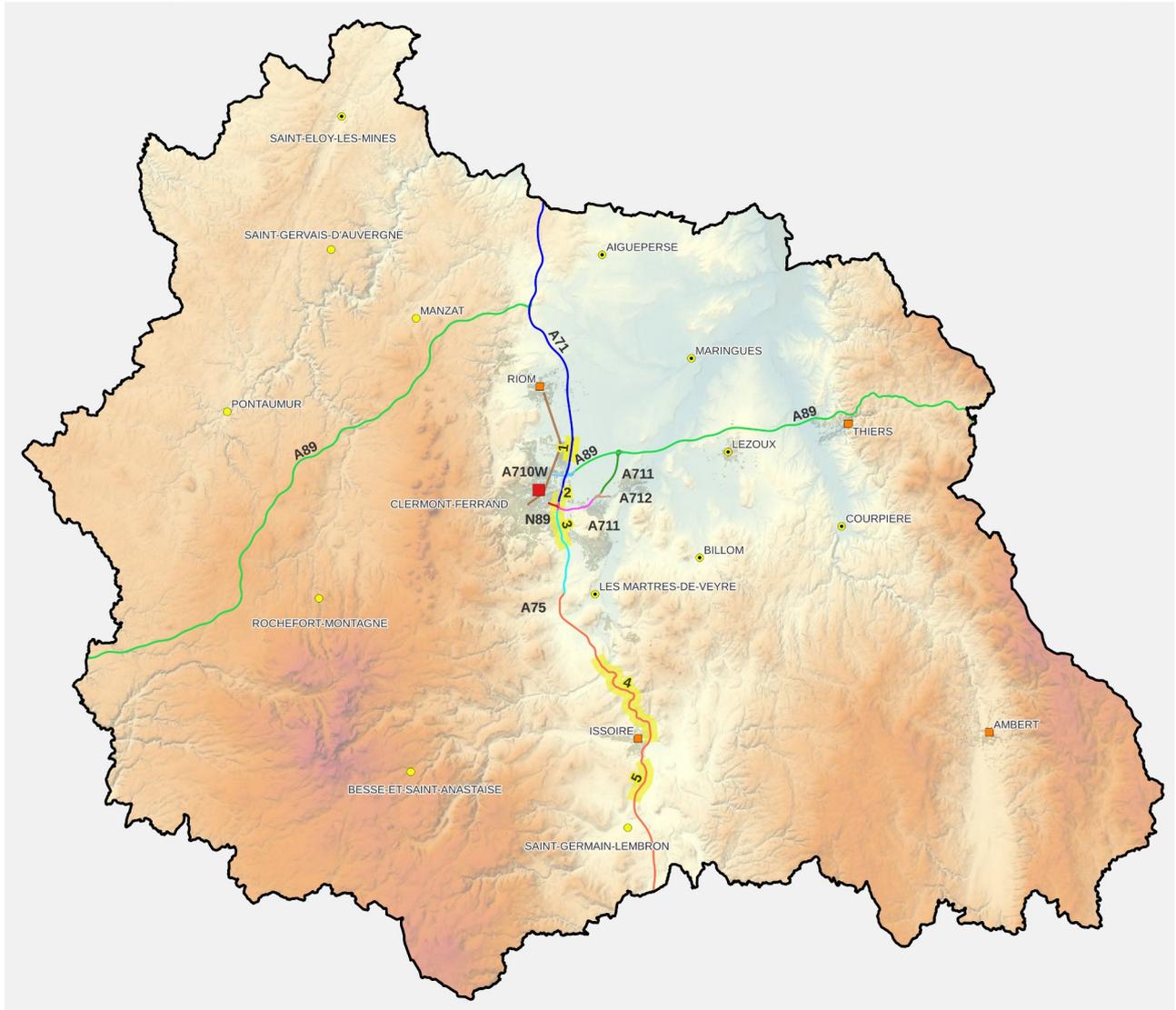
<sup>5</sup> Le classement sonore du Puy-de-Dôme a été validé par arrêté préfectoral le 1<sup>er</sup> février 2024 :

<https://www.puy-de-dome.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Construction.-habitat-et-logement-social/Construction/Le-bruit-et-les-nuisances-sonores-des-infrastructures-de-transports/Le-classement-sonore>

## 5.2 Bilan des actions réalisées lors de la troisième échéance (2019-2024)

Les mesures de réduction du bruit réalisées depuis 2019 (date du précédent PPBE) par les différents gestionnaires sont identifiées sur la carte ci-dessous et détaillées dans le tableau page suivante.

### PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT - 4EME ECHEANCE - RESEAU ROUTIER ET FERROVIAIRE DE L'ETAT ACTIONS PONCTUELLES REALISEES ENTRE 2019 et 2024



**Réseau national non concédé** Gestion DIR MC

A711  
A712  
A75  
N89

— Réseau ferré SNCF Réseaux

**Réseau national concédé à APRR**

A71  
A710W  
A75

**Réseau national concédé à ASF**

A711  
A89

id	gestionn	voie	action
1	APRR	A71	PEAGE DE GERZAT : Merlon paysager sur 980 m + mur béton LBA sur 245m
2	APRR	A71	PRASLONG - Destruction d'une maison
3	APRR	A75 Nord	PR 0+360 à 4+060 : réalisation de 975 m d'écran acoustique
4	DIR MC	A75 sud	PR 19 à 31 : Réfection enrobé virage de Coudes avec un revêtement ayant un impact phonique réduit
5	DIR MC	A75 sud	PR 34+600 à 37+900 - Le Broc - mise en oeuvre d'un BBMa de 4cm

Figure 4: Bilan des actions ponctuelles réalisées en 2019 et 2024

Gestionnaire et voies concernées		Description des mesures réalisées sur la période 2019-2024	Id sur carte
APRR	A71	<p>Dans le cadre de l'élargissement de la section routière aux abords du péage de Gerzat (passage de 2 x 2 voies à 2 x 3 voies), réalisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d'un merlon paysager sur 980 ml</li> <li>d'un mur béton type LBA sur 245 ml.</li> </ul> <p>Le merlon existant a été conservé.</p> <p>Sur cette section, une seule habitation a été confirmée point noir du bruit et la démarche de traitement par isolation de façade a été proposée au riverain.</p> <p>Dans le cadre des travaux d'élargissement de l'A71 au niveau de Clermont-Ferrand, achat et destruction d'une habitation au lieu dit « Praslong » (point noir du bruit à proximité immédiate des voies).</p>	1
	A75 Nord	Réalisation, le long de l'A75, dans le cadre des travaux d'élargissement entre Clermont-Ferrand et le Crest, de 975 ml d'écran acoustique entre les PR 0,360 et 4,060.	2
	A71, A75 Nord, A710	Intégration de la problématique acoustique dans les choix de techniques de réfection de chaussées avec des solutions dites « minces », performantes du point de vue acoustique (diminution du bruit de roulement).	3
ASF	A89, A711 Est	L'ensemble des points noirs du bruit a été traité.	
DIRMC	RN89-A711, A712, A75	<p>Une campagne de résorption des points noirs du bruit a été réalisée en 2011-2012 auprès des propriétaires de bâtiments n'ayant pas été traités par la mise en place d'écrans acoustiques. Ils se sont vus proposer un financement pour les isolations phoniques de leurs façades. Pour ceux qui l'ont accepté, les travaux ont été réalisés.</p> <p>Cet inventaire est contenu dans l'observatoire départemental du bruit créé par arrêté préfectoral du 10 septembre 2004, qui a été actualisé dans le cadre de la révision du classement sonore en 2014. L'inventaire va être actualisé lors de ce PPBE échéance 4, notamment afin d'identifier d'éventuels bâtiments points noirs du bruit qui n'auraient pas bénéficié de travaux d'isolation à l'époque et qui souhaiteraient aujourd'hui en bénéficier.</p>	
	A75 Sud	<p>Une opération de requalification environnementale avec création de refuges est en cours de réalisation sur l'A75, dans les virages situés entre Coudes et Issoire (PR 19 à 31). Une partie des enrobés a été refaite sur cette section, avec un type de revêtement ayant un impact phonique réduit.</p> <p>63 A75 G - Opération « Le Broc » en 2020 avec mise en oeuvre d'un BBMa de 4 cm entre les PR 34+600 et 37+900.</p>	4
SNCF Réseau	790 000	Lancement d'une étude d'identification des points noirs du bruit ferroviaires sur la ligne Paris-Clermont-Issoire, qui devrait être finalisée en 2024.	5

### 5.3 Actions prévues pour la 4<sup>e</sup> échéance (2024-2029)

Compte-tenu des actions déjà mises en œuvre lors des échéances précédentes, la plupart des situations critiques ont été traitées. Les nouvelles mesures prévues sont généralement limitées aux travaux d'entretien des infrastructures, pour lesquels l'ensemble des gestionnaires met en œuvre des techniques plus performantes d'un point de vue acoustique.

Gestionnaire et voies concernées		Actions prévues entre 2024 et 2029
APRR	A71, A75 Nord, A710	Utilisation des techniques minces lors du renouvellement des couches de roulement des chaussées. Ces techniques contribuent à l'amélioration de la situation acoustique des riverains. Dans la mesure où il n'y a plus de point noir du bruit identifié sur le réseau, APRR ne prévoit pas d'opération spécifique visant à réduire le bruit perçu dans l'environnement.
ASF	A711, A89	Lorsque les contraintes d'exploitation sont compatibles, utilisation d'enrobés à faible granulométrie (0/6mm ou 0/10mm) et performants acoustiquement lors du renouvellement des couches de roulement des chaussées.
DIRMC	A75 Sud, A711 Ouest, A712, RN89	2024-2025 : sur l'A75, continuer la requalification dans les virages de Coudes avec un revêtement ayant une granulométrie peu bruyante. 2024-2025 : réalisation d'une étude avec, comme objectif, la réalisation de travaux de chaussée intégrant une couche de roulement avec une granulométrie peu bruyante sur : - A711 (D et G) du PR 5+035 au PR 6+410 -A712 dans son intégralité.
SNCF Réseau	Ligne 790.000	2024 : finalisation de l'étude d'identification des PNB du réseau ferroviaire.  2026 : renouvellement du ballast entre Cournon-d'Auvergne et Vic-le-Comte (4 245 ml).  2026 : renouvellement des traverses à la gare de Clermont-Ferrand (450 ml) et entre Cournon-d'Auvergne et Vic-le-Comte (130 ml).  2026-2028 : renouvellement des rails à la gare de Clermont-Ferrand (450 ml), à la gare de Sarliève-Cournon (516 ml), entre Cournon-d'Auvergne et Vic-le-Comte (516 ml) et entre Clermont-Ferrand et Vic-le-Comte (10 398 ml).  2026-2027 : renouvellement du ballast, des traverses et des rails : à la gare de Clermont-Ferrand (100 ml), à la gare de Sarliève-Cournon (80 ml) et entre Cournon-d'Auvergne et Vic-le-Comte (100 ml).  2026-2028 : renouvellement d'appareils de voies (aiguillages) : 2 à la gare de Clermont-Ferrand, 3 à la gare de Sarliève-Cournon, 1 entre Cournon-d'Auvergne et Vic-le-Comte.

L'estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues ci-dessus nécessite des études précises et n'est pas disponible.

## 6. Résumé non technique

La réalisation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est imposée par la Directive Européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 dont l'objectif est de mieux prévenir les effets du bruit et d'en réduire les niveaux excessifs. Les bruits émis par l'activité humaine peuvent en effet avoir des effets nuisibles pour la santé des personnes qui y sont exposées.

Ce PPBE concerne les infrastructures routières et ferroviaires nationales supportant respectivement des trafics supérieurs à 3 millions de véhicules par an et à 30 000 passages de trains par an. Cette révision du PPBE (4e échéance), élaborée par la direction départementale des territoires sous l'autorité du préfet du Puy-de-Dôme, est le résultat d'une collaboration avec les gestionnaires des grandes infrastructures de l'État concernées. Il englobe :

- **230 km d'infrastructures routières :**
  - A71, A75 Nord et A 710 gérées par la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR),
  - A89 Centre et Est et A711 Est gérées par la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF),
  - A75 Sud, A 711 Ouest, A712 et RN 89 gérées par la Direction Interdépartementale des Routes du Massif Central (DIRMC),
- **21,5 km de voies ferrées** entre Riom et Cournon-d'Auvergne gérés par SNCF Réseau.

Il s'appuie sur les cartes de bruit stratégiques (CBS), approuvées par arrêté préfectoral du 21 novembre 2022 modifié le 20 avril 2023. Celles-ci cartographient l'exposition au bruit au-delà de valeurs limites d'exposition fixées par la réglementation. De cette analyse cartographique, il en ressort que (les chiffres incluent les personnes qui habitent dans des bâtiments ayant pu faire l'objet de traitements d'isolations phoniques spécifiques) 3,1 % de la population exposée au bruit est soumise à des valeurs dépassant les seuils réglementaires sur 24h et que 4,4 % de la population exposée au bruit est soumise à des valeurs dépassant les seuils réglementaires la nuit.

Par ailleurs, en application de la réglementation, des mesures de prévention sont mises en œuvre, notamment pour :

- la protection des riverains en cas de nouvelle infrastructure,
- la protection des occupants des nouveaux locaux qui s'installent à proximité d'infrastructures existantes.

Enfin, les gestionnaires ont réalisé différentes actions de réduction du bruit sur la période 2019-2024 :

- réalisation de 2 200 ml d'écrans acoustiques (A71 et A75),
- travaux d'entretien de voirie avec la réfection de couches de roulement (A71, A710, A75).

D'autres mesures de réduction du bruit sont également prévues sur la période 2024-2029, avec notamment :

- une étude d'identification des points noirs du bruit ferroviaires,
- des travaux d'entretien :
  - renouvellement du ballast, des traverses et des rails sur la ligne ferroviaire n° 790 000,
  - renouvellement du revêtement de chaussée (A75).

Le présent projet de révision du PPBE est mis à la consultation du public pendant une période de 2 mois. La synthèse des observations du public sera transmise pour suite à donner aux gestionnaires d'infrastructures. Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et les suites données, sera soumis à l'approbation du préfet puis validé par arrêté préfectoral.

# ANNEXE 1

## Le cadre réglementaire concernant le bruit des infrastructures

### 1. Les textes de référence de la réglementation d'origine française

Classement sonore des infrastructures de transport terrestre :

- loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit
- code de l'environnement : articles L571-9 à L571-10-1 et R571-32 à 52
- arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit
- arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières
- arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires
- circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (dite circulaire Bianco)
- circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Observatoire du bruit et résorption des points noirs du bruit :

- code de l'environnement : articles D571-53 à 57
- décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 et arrêté du 3 mai 2002 relatifs aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux
- circulaire du 12 juin 2001 relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres.

### 2. Les textes de référence de la réglementation d'origine européenne

Cartes de bruit stratégiques (CBS) et plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) :

- directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE
- code de l'environnement : articles L572-1 à 11 et R572-1 à 11
- décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- instruction du 21 septembre 2018 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

### 3. Principaux éléments des réglementations françaises et européennes

	Réglementation d'origine française 	Réglementation d'origine européenne 
<b>Diagnostic et préventif</b>	<b>Classement des infrastructures de transports terrestres</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- concerne les infrastructures dont le trafic journalier est supérieur à un seuil défini par décret</li><li>- classement dans une catégorie (de 1 à 5) en fonction du niveau sonore de référence</li><li>- détermination des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie (de 10 m en catégorie 5 à 300 m en catégorie 1)</li><li>- classement par arrêté préfectoral</li><li>- l'isolation acoustique devient une règle de construction : les règles d'isolation dépendent du secteur dans lequel est construit le bâtiment</li></ul>	<b>Cartes de bruit stratégique (CBS)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- évaluation harmonisée dans tous les États membres de l'exposition au bruit dans l'environnement (indicateur de bruit Lden)</li><li>- concerne les agglomérations, routes et lignes ferroviaires définies par décret</li><li>- rapport de présentation avec cartes de bruit et tableaux de données</li><li>- approbation par arrêté préfectoral</li><li>- publication et révision tous les 5 ans</li></ul>
<b>Curatif</b>	<b>Observatoire du bruit</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- recensement des points noirs du bruit (PNB) du réseau routier national</li><li>- hiérarchisation, programmation et suivi des actions de résorption</li></ul>	<b>Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif</li><li>- recensement des mesures de réduction prévues par les gestionnaires</li><li>- approbation par arrêté préfectoral après consultation du public</li><li>- publication et révision tous les 5 ans</li></ul>