



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DU MORBIHAN

PPBE

Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Route nationale 24 de Baud à Guégon

direction
départementale
des territoires
et de la mer
Morbihan

Service Prévention,
Accessibilité,
Construction,
Éducation et
Sécurité
Prévention Risques et
Nuisances

adresse :
8, rue du Commerce - BP 520
56019 Vannes Cedex
téléphone : 02 97 68 12 00
télécopie : 02 97 68 12 01
courriel :
ddtm@morbihan.gouv.fr

VU - 7 AVR. 2016
pour être annexé à notre
arrêté en date de ce jour
A Vannes, le Par déléguation,
Le Secrétaire Général

Jean-Marc GALLAND

Mars 2016

S o m m a i r e

1. Caractérisation du plan de prévention du bruit dans l'environnement du Morbihan	3
1-1. Infrastructures concernées par le PPBE de l'État	4
1-2. La démarche d'élaboration du PPBE de l'État	4
1-3. Les principaux résultats du diagnostic	5
2. Objectifs en matière de réduction du bruit	7
3. Zones sensibles	9
3-1. Zones urbaines sensibles	9
3-2. Patrimoine naturel	9
3-3. Monuments historiques	9
3-4. Zones calmes	10
4. Description des mesures réalisées, engagées ou programmées	11
4-1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998	11
4-2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2010 et 2013	12
4-2-1. <i>Mesures de prévention</i>	12
4-2-2. <i>Mesures de réduction</i>	13
5. Financement	15
6. Impact des mesures sur les populations	16
7. Organisation de la procédure	17
7-1. Synoptique	17
7-2. Concertation - Comité bruit & collectivités.....	17
7-3. Consultation du public	17
8. Bilan des concertations	18
8-1. Comité bruit	18
8-2. Collectivités.....	18
8-3. Consultation du public	18
7-3-1. <i>Recensement des observations</i>	18
7-3-2. <i>Prise en compte des observations</i>	18
9. Résumé non technique	19
9-1. Démarche	20
9-2. Infrastructures concernées	20
9-3. Zones sensibles	21
9-4. Principaux résultats du diagnostic	21
9-5. Objectifs de réduction du bruit	21
9-6. Mesures réalisées, engagées ou programmées	21
9-7. Mesures de réduction prévues par le PPBE pour les voies existantes	32
9-8. Impact des mesures sur les populations	22
9-9. Carte de synthèse	22
10 Annexes	23
10-1 Tableau récapitulatif des actions de réduction des points noirs bruit	23
10-2 Références réglementaires	24
10-3 Glossaire	25
10-4 Lexique	26
10-5 Extrait du code de l'environnement	27
10-6 Consultation du public	31

Annexe cartographique

1. Caractérisation du plan de prévention du bruit dans l'environnement du Morbihan

❖ Contexte réglementaire :

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une politique commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir et réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Elle repose sur les piliers suivants :

- ◆ **une cartographie de l'exposition au bruit,**
- ◆ **une information des populations,**
- ◆ **la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local qui visent à prévenir et/ou réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.**

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement traduisent ces dispositions. Ils déterminent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit stratégiques (CBS) et les PPBE. En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par les préfets, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007, relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, et par l'instruction du 23 juillet 2008, 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.

Les cartes de bruit permettent :

- ◆ une représentation des niveaux de bruit,
- ◆ le dénombrement de la population exposée et la quantification des nuisances.

Les infrastructures concernées, pour la première phase définie par ces textes, étaient :

- ◆ les infrastructures routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an (soit 16 400 véhicules/j)
- ◆ les infrastructures ferrées comptant plus de 60 000 passages de train par an (soit 164 trains/j)
- ◆ les agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants.

La deuxième phase concerne :

- ◆ les infrastructures routières empruntées par 3 à 6 millions de véhicules par an (soit 8 200 à 16 400 véhicules/j)
- ◆ les infrastructures ferrées comptant de 30 000 à 60 000 passages de train par an (soit 82 à 164 trains/j)
- ◆ les agglomérations dont la population est comprise entre 100 000 et 250 000 habitants.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés Lden (level day evening night) décrivant le niveau d'exposition journalier moyen de bruit et Ln (level night) décrivant le niveau d'exposition moyen de bruit de la période de nuit. Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation.

Assorties d'un arrêté de publication de l'autorité compétente, les CBS dédiées aux infrastructures terrestres de transport comportent :

- un résumé (non technique) présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée ainsi que l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ;
- une estimation du nombre de personnes exposées dans les bâtiments d'habitation et les établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- des documents graphiques au 1/25 000^{ème} :
 - ↳ cartes d'exposition ou carte de type "A", représentant les courbes isophones de 5 en 5 décibels et définissant : les zones exposées à plus de 55 décibels en Lden (le jour) et les zones exposées à plus de 50 décibels en Ln (la nuit) ;
 - ↳ cartes des secteurs affectés par le bruit ou carte de type "B", représentant les secteurs affectés par le bruit, définis dans les arrêtés préfectoraux de classement sonore (article R 571-38 du code de l'environnement) ;
 - ↳ cartes de dépassement des valeurs limites ou carte de type "C", identifiant les zones pour lesquelles les valeurs limites en Lden 68 (jour) et en Ln62 (nuit) sont dépassées (article L 572-6 du code de l'environnement).

❖ Cartographie de l'exposition au bruit dans le Morbihan :

Dans le département du Morbihan, les CBS concernant les infrastructures de transport terrestre de première échéance ont été approuvées le 13 mars 2009. Celles de deuxième échéance ont été approuvées par arrêté préfectoral du 15 novembre 2013.

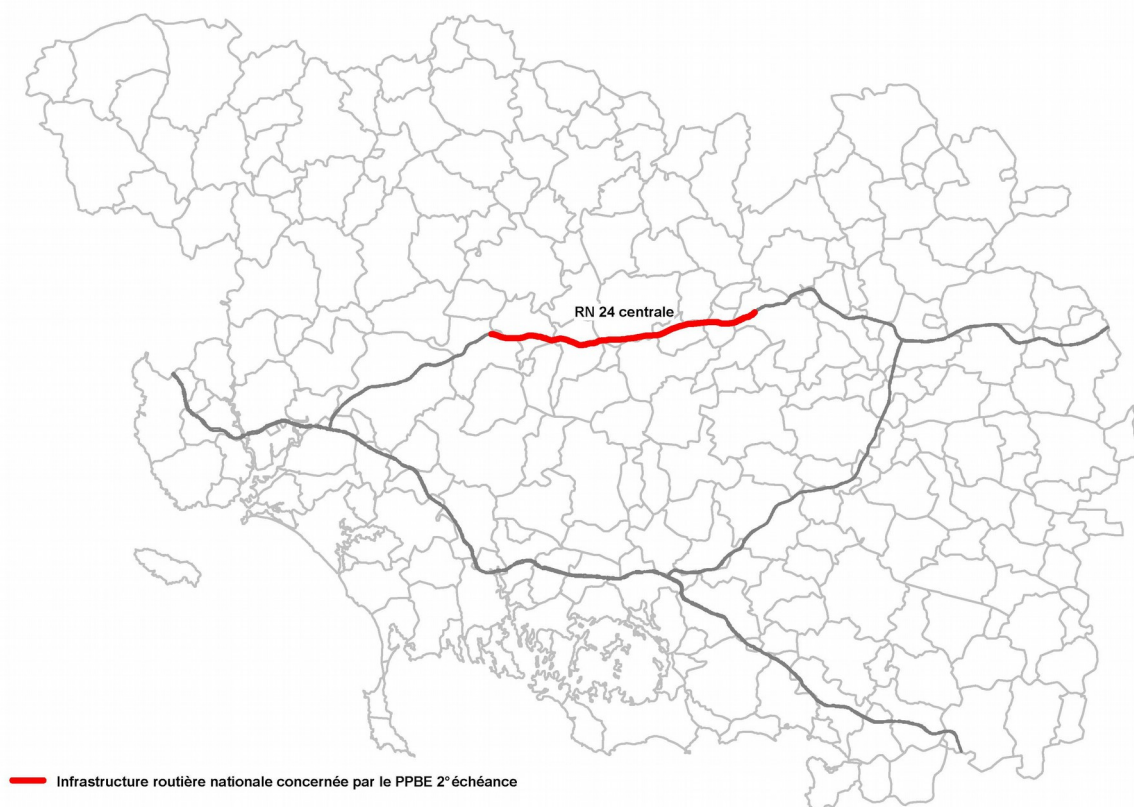
Elles concernent 31 km de routes nationales, 329 km de routes départementales et 62 km de voies communales réparties en 1,7 km pour Auray, 5,3 km pour Séné et 55 km pour Vannes. Elles sont consultables sur le site internet des services de l'État (www.morbihan.pref.gouv.fr).

Une cartographie d'agglomération a, également, été réalisée sur l'agglomération de Lorient au sens de l'INSEE, soit sur les communes de Larmor-Plage, Lanester, Lorient, Ploemeur et Quéven.

1-1. Infrastructures concernées par le PPBE de l'État phase II

➤ *Infrastructures routières non concédées*

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire	Communes concernées
RN 24 centrale	PR 39+150 (RD 778)	PR 71+165 (RD 768)	30,4 km	DIR Ouest	Baud, Bignan, Buléon, Guégon, Guénin, Moréac, Plumelin et Saint Allouestre



(Cette carte est présentée au format A3 en annexe cartographique)

➤ *Infrastructures routières concédées*

Il n'y a pas d'infrastructure routière concédée dans le Morbihan.

➤ *Infrastructures ferroviaires*

Aucune infrastructure ferroviaire n'est concernée par les cartes de bruit et le PPBE dans le Morbihan.

1-2. La démarche d'élaboration du PPBE de l'État

Le PPBE relevant de l'État a été élaboré sous l'autorité du préfet du Morbihan par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du Morbihan. Il est le fruit d'une collaboration entre la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne (service infrastructures, sécurité et transports – division maîtrise d'ouvrage intermodale), le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), et la Direction interdépartementale des routes – Ouest (DIRO) – gestionnaire des routes non concédées et la DDTM.

L'élaboration du PPBE État a été menée en quatre étapes :

Étape 1 : Une phase de diagnostic réalisée par la DDTM56 a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations, dans l'objectif d'identifier les zones considérées bruyantes au regard des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006 (articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement).

Ce diagnostic est fondé sur :

- les cartes de bruit arrêtées par le préfet,
- le classement sonore des infrastructures de transport terrestre,
- un travail de reconnaissance de terrain.

Étape 2 : Suite à l'identification des zones bruyantes et des points noirs bruit (PNB) (bâti répondant aux critères définis à l'annexe 2 de la circulaire du 25 mai 2004), une phase de définition des mesures de protection contre le bruit a été réalisée par la DREAL de Bretagne, en lien avec la DIRO. Ce travail a permis de déterminer une série de mesures à réaliser sur la durée du PPBE (5 années à venir), ainsi que les études complémentaires s'avérant nécessaires.

Étape 3 : Le projet de PPBE réalisé par la DDTM du Morbihan recense les objectifs et mesures de réduction du bruit proposés par l'État, responsable du réseau routier national.

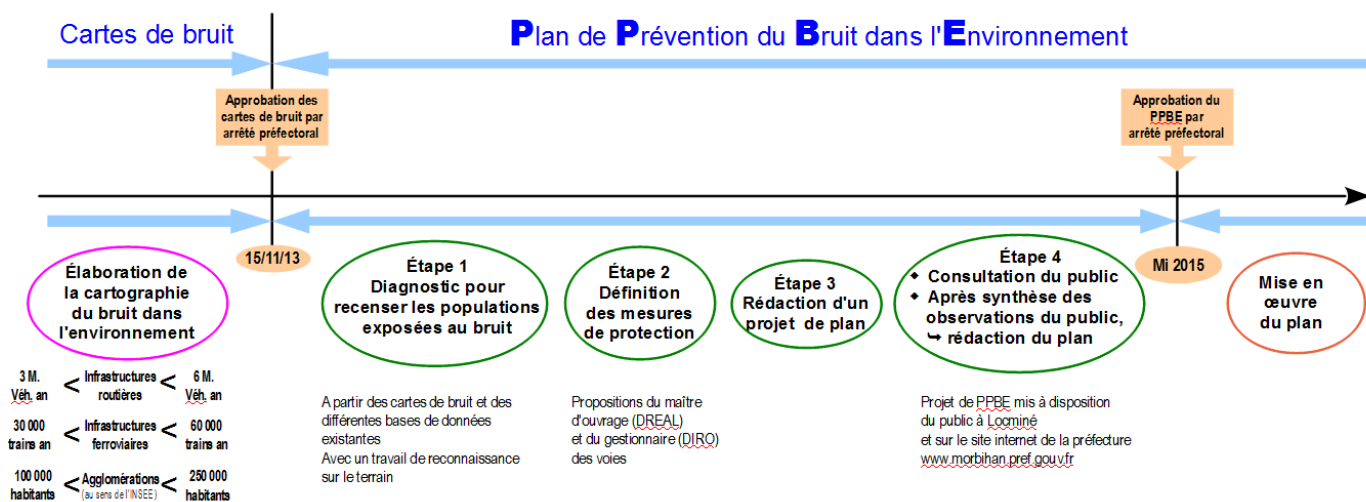
Ce projet a été présenté au comité départemental bruit du 7 avril 2015 et transmis ensuite aux collectivités concernées par avis.

Étape 4 : Le projet a ensuite été mis à la disposition du public pour consultation, pendant deux mois, au centre de la DIRO de Locminé ainsi que sur le site internet de la préfecture.

A l'issue de cette consultation, la DDTM56 a établi une synthèse des observations du public qui a été présentée en comité départemental bruit le 2 février 2016.

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation, constitue le PPBE relatif au réseau routier national.

Synoptique d'élaboration du PPBE



1-3. Les principaux résultats du diagnostic pour le PPBE État dans le Morbihan

Les décomptes de population ont une valeur en partie forfaitaire (affectation de l'ensemble de la population d'un bâtiment au niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée) qu'il convient de manipuler avec prudence et de ne pas considérer comme une restitution fidèle de la réalité.

Le principal intérêt des cartes de bruit réside dans l'identification des territoires les plus exposés, là où se concentrent les risques d'effets sur la santé, selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires (mise en évidence des isophones 68dB(A) en Lden et 62dB(A) en Ln - cf. glossaire en annexe 2),

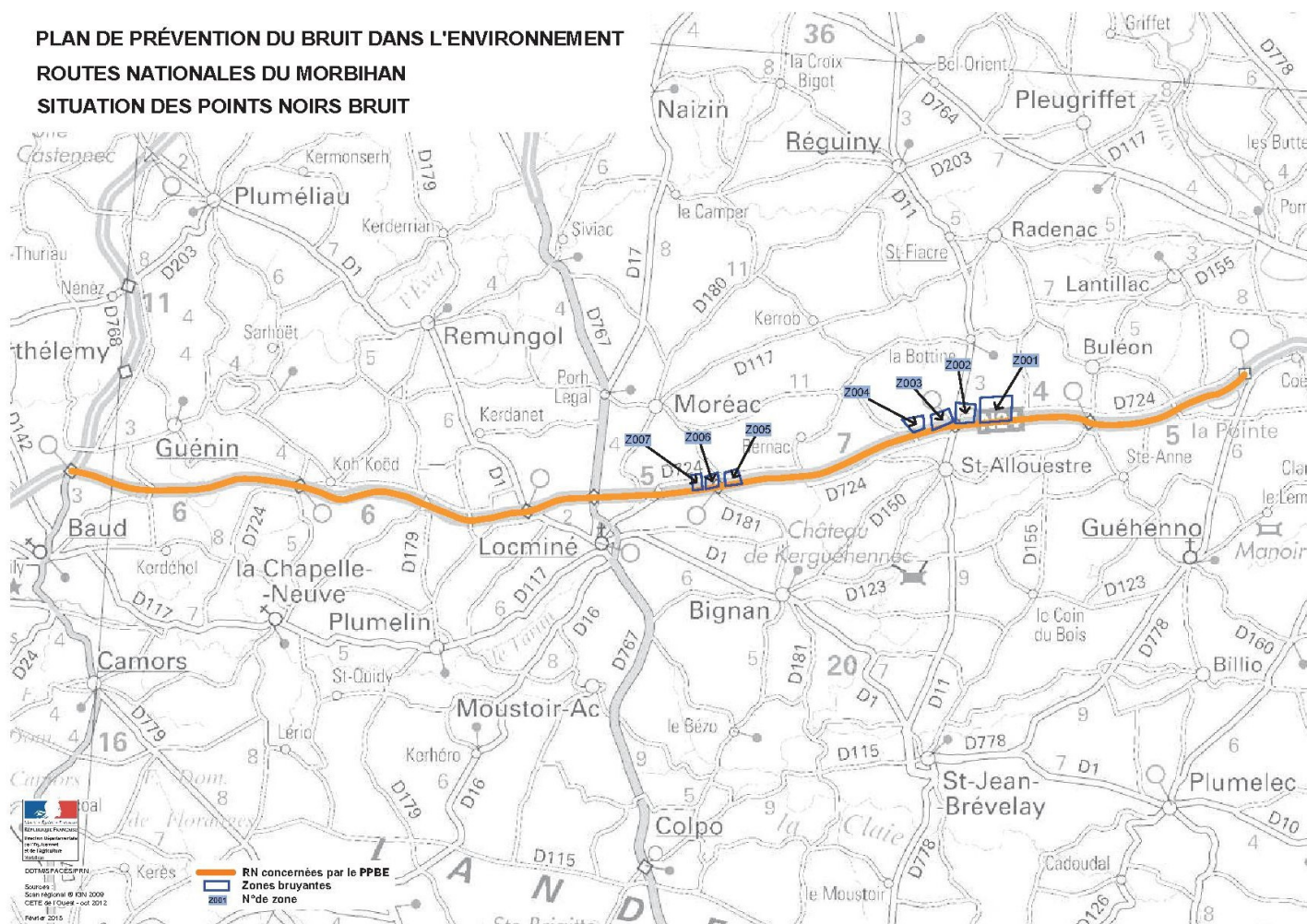
La directive européenne a confirmé la nécessité du recensement des secteurs exposés à des niveaux de bruit "critique", démarche lancée dès 2001 par l'État français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit.

Les résultats présentés ci-après sont issus du croisement des cartes de bruit stratégiques et d'investigations fines de terrain permettant d'appréhender la sensibilité du bâti.

La référence choisie est le point noir du bruit (PNB) définie par la circulaire du 25 mai 2004 (relative au plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003). Il s'agit de bâtiments sensibles (habitations, locaux d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale) pour lesquels les indicateurs de gêne, évalués en "façade exposée aux infrastructures de transports terrestres", dépassent ou risquent de dépasser à terme, une des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006 -valeur limite diurne de 68 dB(A) et/ou la valeur limite nocturne de 62 dB(A)-.

Le recensement ainsi réalisé a permis de déterminer les habitations exposées de jour et de nuit.

➤ Recensement des bâtiments PNB, des populations et des établissements sensibles exposés



(Cette carte est présentée au format A3 en annexe cartographique ainsi qu'une cartographie détaillée de toutes les zones)

A X E	Communes	Lden > valeur limite 68 dB(A)				et Ln > valeur limite 62 dB(A) Lden > valeur limite 68 dB(A)					
		Habitat		Population exposée	Établissement d'enseignement	Établissement de santé	Habitat		Population exposée	Établissement d'enseignement	Établissement de santé
		Ind.	Col.				Ind.	Col.			
RN 24	Moréac	5	/	12	/	/	1	/	3	/	/
	Saint Allouestre	4	/	10	/	/	/	/	/	/	/
	Total	9	/	21	/	/	1	/	3	/	/

Nota : le calcul de la population exposée est obtenu sur la base d'une moyenne de 2,3 habitants par logement (arrondi au nombre entier supérieur).

2. Les objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français ne fixe pas non plus d'objectifs à atteindre, mais **uniquement des valeurs limites de bruit** (par type de source), **cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national (cf. circulaire du 25 mai 2004** relative au bruit des infrastructures terrestres). Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

➤ Valeurs limites en dB(A)

Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	/	62	65	60

- ➔ Lden correspond à l'indicateur de gêne le jour
- ➔ Ln correspond à l'indicateur de gêne la nuit

Ces valeurs limites concernent **les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé**.

Des objectifs à atteindre peuvent être fixés par chaque autorité compétente sur son réseau. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau (routier et ferroviaire) national, les **objectifs de réduction sont ceux de la politique nationale de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité**.

Les locaux répondant aux critères d'antériorité sont :

- ♦ les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- ♦ les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à toutes les mesures suivantes :
 - publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ;
 - mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
 - inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables ;
 - mise en service de l'infrastructure ;
 - publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- ♦ les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral de classement sonore de la voie concernée, pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement.

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence la date d'autorisation de construire, et non celle du bâtiment d'origine.

Le changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

Deux types de mesures sont envisagées pour réduire les nuisances sonores :

- ♦ la réduction à la source : construction de mur anti-bruit, de merlon ou de système mixte écran/merlon
- ♦ la réduction du bruit strictement par renforcement de l'isolement acoustique des façades.

Il est possible d'associer les deux mesures.

➤ **réduction du bruit à la source** (construction d'écran, de modèle acoustique)

Les objectifs acoustiques, en dB(A), sont :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
L _{Aeq} (6h-22h)	65	68	68
L _{Aeq} (22h-6h)	60	63	63
L _{Aeq} (6h-18h)	65	-	-
L _{Aeq} (18h-22h)	65	-	-

L_{Aeq} correspond à la contribution sonore de l'infrastructure considérée.

La définition du L_{Aeq} est donnée dans les normes NF S 31-010 et NF S 31-110 et la méthode de mesurage par les normes NF S 31-085 (bruit routier) et NF S 31-088 (bruit ferroviaire). Ces niveaux sont évalués à deux mètres en avant de la façade des bâtiments.

➤ **réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades**

Les objectifs acoustiques, en dB(A), sont :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-22h) - 40	I _f (6h-22h) - 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-18h) - 40	I _f (22h-6h) - 35	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (18h-22h) - 40	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (22h-6h) - 35	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

$D_{nT,A,tr}$ est l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée "Évaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction".

3. Zones sensibles

Des dispositions spécifiques peuvent concerner certains secteurs plus sensibles en milieu urbain ou naturel. Il s'agit, notamment, des zones urbaines sensibles, du patrimoine naturel, des secteurs autour des monuments historiques et des zones de calme.

3-1. Zones urbaines sensibles

La loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire définit "des zones caractérisés par des handicaps géographiques, économiques ou sociaux," et notamment des zones urbaines sensibles (ZUS) qui présentent des grands ensembles ou des quartiers dégradés et un déséquilibre accentué entre l'habitat et l'emploi. La liste de ces ZUS a été arrêtée par le décret n° 96-1156 du 26 décembre 1996.

Le département du Morbihan comprend six ZUS, mais aucune n'est concernée par le PPBE RN 2^{ème} échéance.

3-2. Patrimoine naturel

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial, bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

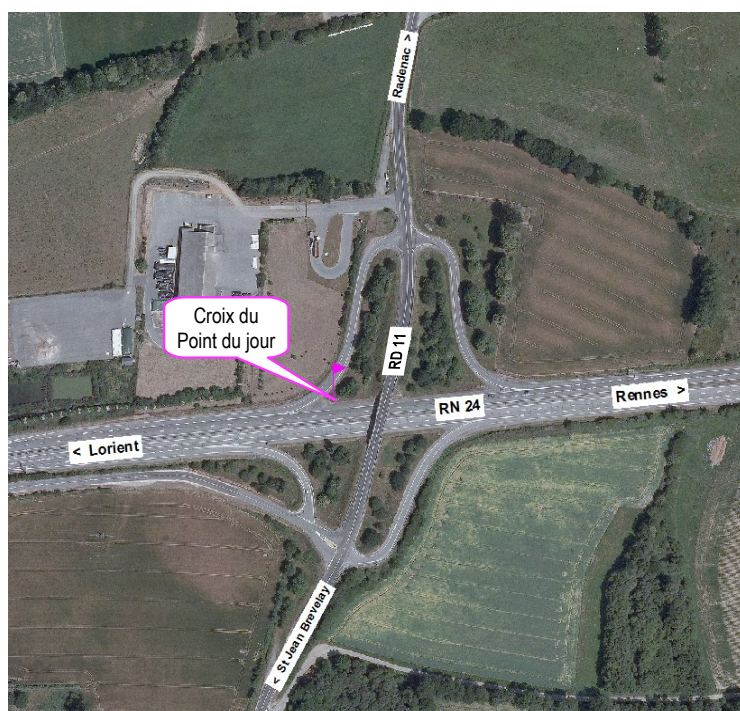
Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés, sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en termes de sauvegarde.

Dans un cadre réglementaire plus global, les politiques de l'État, françaises et européennes, peuvent conduire à des inventaires de zones d'habitat ou de refuges de la faune sauvage (ZNIEFF, ZICO, ZPPAUP, ...) sur lesquelles le préfet exerce sa responsabilité. Si ces zones sont situées sous l'influence de grandes infrastructures du réseau national, le préfet peut identifier ces espaces remarquables, du fait de leur faible exposition au bruit, comme des zones où le calme doit être préservé. Il sera alors particulièrement attentif au niveau de bruit, à la qualité environnementale, aux enjeux de préservation de ces espaces pour les usages considérés et à la cohérence entre les documents de planification ou de préservation (schémas régionaux d'aménagement, SCOT, ...), de transport (PDU, DVA, ...) et d'environnement.

Aucun espace protégé n'est recensé à proximité de la zone d'étude du présent PPBE (de Baud à Guégon).

3-3. Monuments historiques

Un monument historique "inscrit" est présent dans le périmètre d'étude sur la commune de Saint Allouestre : la Croix du Point du Jour (au niveau de dans l'échangeur avec la RD 11).



Croix du Point du jour

Par ailleurs, sur la commune de Plumelin, il y a deux monuments historiques "inscrits" au lieu-dit Saint Jean du Poteau :

- ♦ la fontaine de Saint Jean du Poteau à 110 m au nord de la RN 24
- ♦ la croix de Saint Jean du Poteau à 120 m au sud de la RN 24.

3-4. Zones calmes

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

De telles zones n'ont pas été définies à proximité des routes nationales du Morbihan, ni par le préfet, ni par les collectivités.

4. Description des mesures réalisées, engagées ou programmées

Les mesures entreprises par l'État pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagées avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années suivantes.

4-1. Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998

La politique de lutte contre le bruit en France, concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres, est issue de la loi "bruit" du 31 décembre 1992. Deux articles du code de l'environnement traitent des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

➤ *La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles ou restructurées*

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles, la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires, dont l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées), sont tenus de limiter les nuisances des infrastructures nouvelles ou modifiées, en dessous de seuils réglementaires, garantissant, à l'intérieur des logements pré-existants, des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables. Les arrêtés du 5 mai 1995 (concernant les routes) et du 8 novembre 1999 (concernant les voies ferrées) fixent les valeurs à ne pas dépasser.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes ayant fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années doivent respecter ces engagements. Ils font l'objet de suivis réguliers au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire "Bianco" du 15 décembre 1992.

1. Sur le tronçon de RN 24 concerné, il n'y a pas eu de projet national routier déclaré d'utilité publique depuis 1998.

➤ *La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes*

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles au voisinage d'infrastructures de transports terrestres génératrices de nuisances. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant, à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral, sont tenus de **mettre en place des isolements acoustiques adaptés** pour satisfaire au niveau de confort intérieur conforme aux recommandations de l'OMS.

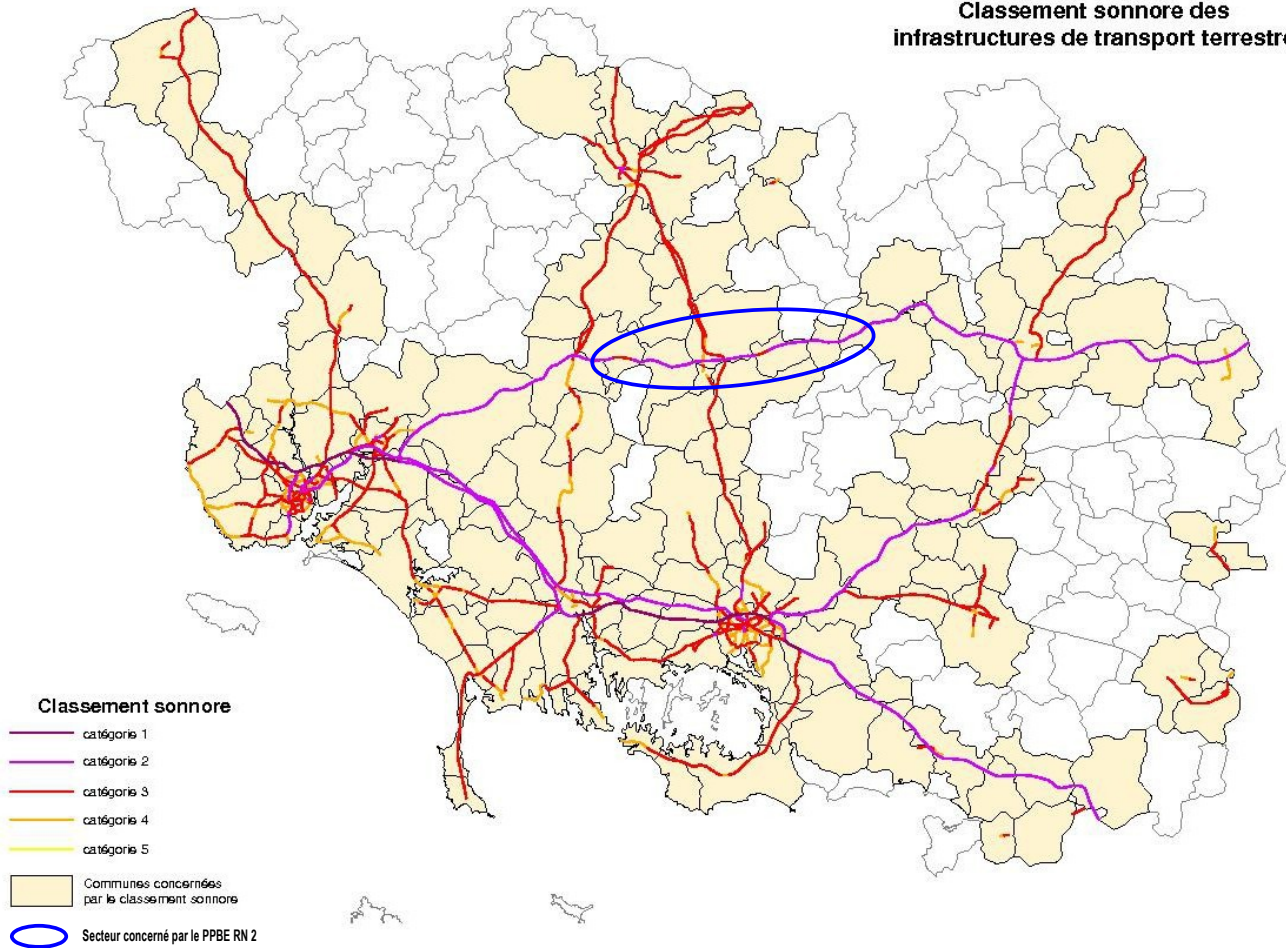
Les articles R571-32 à R571-43 du code de l'environnement précisent les modalités d'application. L'arrêté ministériel du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Il concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véhicules/jour et l'ensemble des voies ferrées supportant plus de 50 trains/jour, c'est à dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes compétents en matière d'Urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente a ensuite l'obligation de reporter ces informations dans les annexes de son document d'urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Les services de l'État se tiennent à la disposition du citoyen pour assurer la bonne mise en œuvre de ce texte, dans le respect de l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat.

La route nationale 24 est classée par arrêté préfectoral du 1^{er} décembre 2003. L'ensemble du tronçon est classée en catégorie 2, sauf entre les PR 49+400 et 50+900 sur la commune de St Allouestre et entre les PR 65+400 et 67+600 sur la commune de Guénin, où elle est classée en catégorie 3.

Classement sonore des infrastructures de transport terrestre



(Cette carte est présentée au format A3 en annexe cartographique.)

➤ *La protection des riverains installés en bordure des voies bruyantes existantes peut être engagée par :*

a) l'observatoire du bruit : L'État a engagé en 2001 une politique de recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, afin de disposer d'un inventaire des points noirs du bruit (observatoire du bruit).

Toutefois, ce recensement n'a pas été réalisé dans le Morbihan qui ne dispose pas d'observatoire. Les cartes de bruit et les PPBE sont donc prioritaires pour résorber les situations identifiées conformément à la directive européenne.

b) des actions curatives : Depuis 1998 l'État n'a pas engagé d'action curative sur le tronçon concerné de la RN 24.

4-2. Les mesures de prévention ou de réduction prévues

4-2-1. Mesures de prévention pour les voies nouvelles

L'État s'engage à poursuivre et à développer les actions préventives engagées depuis 1998.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique, au cours des cinq prochaines années, devront respecter les engagements induits par l'article L571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la DDTM et RFF s'engagent à réexaminer, au minimum tous les 5 ans, pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et de proposer au préfet, le cas échéant, une révision des arrêtés de classement.

4-2-2 Mesures de réduction pour les voies existantes

Les mesures de réduction du bruit proposées dans le PPBE "RN" du Morbihan pour traiter les points noirs bruit (PNB) identifiés sont :

- ♦ d'une part, des actions de **réduction du bruit à la source** de type écrans ou merlons acoustiques, avec possibilité d'associer des isolations de façades aux protections à la source si nécessaire (opérations mixtes),
- ♦ d'autre part, des actions de **réduction du bruit strictement par isolations de façades**.

Pour mémoire, le recensement des bâtiments PNB, des populations et des établissements sensibles exposés, pour les routes nationales du Morbihan sur le secteur, est le suivant :

Axe	Référence acoustique	Habitat individuel		Observations
		Nbre bâtiments	Population exposée	
RN 24	Lden>68 dB(A)	9	21	
	Ln>62 dB(A) et Lden>68 dB(A)	1	3	

NB : population exposée = Nbre de bâtiments × 2,3 habitants par logement, valeur arrondie au nombre entier supérieur.

Les actions de réduction du bruit à la source sont prévues pour la protection de secteurs agglomérés ou denses présentant un certain nombre de PNB à traiter. Si le respect des niveaux sonores réglementaires par ces seules dispositions s'avère incompatible avec les impératifs techniques connus, économiques ou d'insertion dans l'environnement, les solutions adoptées seront de type mixte, c'est-à-dire associant une protection à la source et un renforcement de l'isolation des façades, voire limitées à une seule isolation de façade.

Pour les autres PNB à traiter, pour lesquels des actions de réduction à la source ne sont pas envisageables ou qui sont isolés ou épars (en secteur rural en général), la mesure proposée consistera à renforcer l'isolation de façade des bâtiments exposés.

Voici les mesures envisagées :

➤ Actions de réduction du bruit à la source

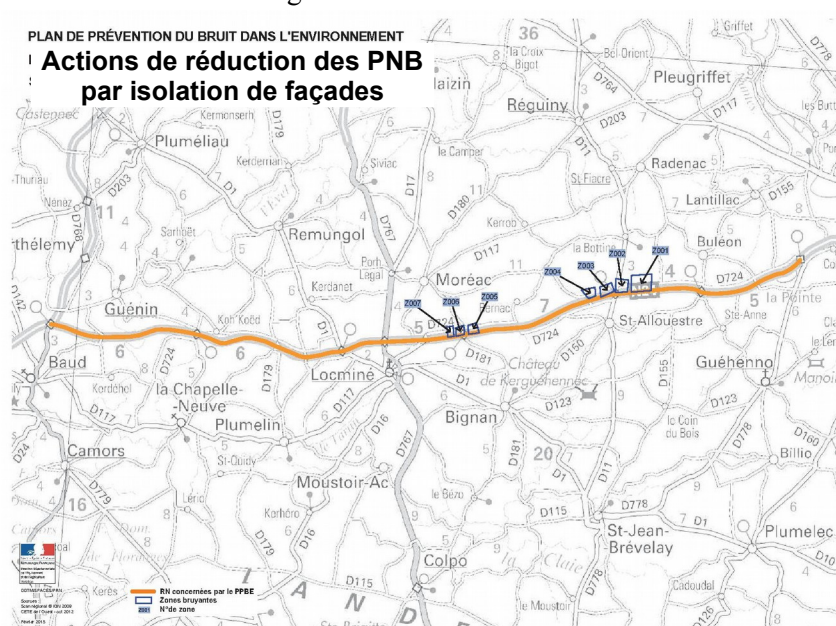
Compte tenu du caractère diffus des bâtiments recensés PNB, il n'est pas proposé de traitement à la source (écrans et/ou merlons) pour la présente section de route nationale.

➤ Actions de réduction du bruit par isolation de façades

L'ensemble des PNB du présent plan sera traité par isolation de façades.

Après réalisation d'un **diagnostic du bâti** analysant les caractéristiques acoustiques et thermiques, les travaux permettant d'atteindre les objectifs réglementaires seront définis.

Un tableau récapitulatif des zones concernées figure en annexe.



(Cette carte est présentée au format A3 en annexe cartographique.)

5. Financement

Les mesures programmées ou envisagées seront financées conformément aux textes en vigueur et notamment aux circulaires du 25 mai 2004 et du 4 mai 2010.

Les interventions sur les bâtiments soumis aux nuisances sonores qui consistent en un renforcement des isolations acoustiques des façades sont réalisées sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires concernés. Elle sont susceptibles, sous réserve de répondre aux critères de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), d'être subventionnées à hauteur de 80 à 100% (en fonction de conditions de ressources ou en présence d'un handicap), conformément aux articles D571-53 à D571-57 du code de l'environnement, par l'État (MEÉM / DGPR), (si fond de concours possible). Les dossiers de subventions seront sous pilotage et contrôle de la DDTM du Morbihan.

Les **points noirs bruit "nuît"**, c'est à dire les bâtiments concernés par les valeurs limites Ln 62, **seront traités prioritairement.**

6. Impact des mesures sur les populations

Les actions de prévention **ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation a priori**. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront être évaluées **a posteriori**.

Il est possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan. Celle-ci s'apprécie en termes de **réduction de l'exposition au bruit des populations**.

L'indicateur retenu pour les actions de protection par isolation des façades se base sur le nombre de personnes bénéficiant d'un renforcement d'isolation acoustique de leurs habitations.

Axe	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Lden 68 bénéficiant d'une isolation acoustique de leur habitation	Nombre de personnes concernées par les valeurs limites Ln 62 et Lden 68 bénéficiant d'une isolation acoustique de leur habitation
RN 24 (Baud - Guénin)	21	3

(*) population exposée = Nbre de bâtiments × 2,3 habitants par logement, valeur arrondie au nombre entier supérieur.

7. Organisation de la procédure

7-1. Synoptique



7-2. Concertation - Comité bruit & collectivités

Le projet de PPBE a fait l'objet d'une première présentation au "comité départemental de suivi" des cartes de bruit et des PPBE (Cf. "1" sur le synoptique) (Comité bruit).

Les collectivités concernées ont été informées par courrier du 24 août 2015.

Après consultation du public (Cf. modalités au § 7-3 ci-après), les observations du public et les suites qui leur seront données ont été présentées au comité de suivi (Cf. "2" sur le synoptique).

7-3. Consultation du public

Conformément à l'article R.572-9 du code de l'environnement, le projet de PPBE a été mis à disposition du public pendant deux mois, du 1^{er} septembre au 31 octobre 2015.

Un dossier papier était à disposition du public, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00, dans les bureaux du centre d'exploitation et d'intervention (CEI) de la direction interdépartementale des routes de l'ouest (DIR Ouest) sis zone de Ker Anna à Moréac.

Il y était joint un registre mis à la disposition du public qui souhaitait faire des observations sur le PPBE.

Pendant la même période, le dossier était en ligne sur le site Internet des services de l'État dans le Morbihan (www.morbihan.pref.gouv.fr) et il était possible de déposer des observations sur une adresse électronique dédiée (courriel : ddtm-ppbe@morbihan.gouv.fr).

Le public a été informé de la consultation par insertion d'un avis dans la presse.

L'avis, ci-après, est paru dans l'édition morbihannaise de Ouest France et dans la Gazette du Centre Morbihan le 14 août 2015..

AVIS DE MISE A DISPOSITION DU PUBLIC

Préfecture du Morbihan

Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) pour la RN 24 entre Baud et Guégon

En application des dispositions de l'article R.572-9 du code de l'environnement, le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la route nationale n° 24 entre Baud et Guégon dans le département du Morbihan est mis à la disposition du public pendant deux mois du 1^{er} septembre au 31 octobre 2015 inclus.

Un dossier papier sera à disposition du public, du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00, dans les bureaux du centre d'exploitation et d'intervention (CEI) de la direction interdépartementale des routes de l'ouest (DIR Ouest) sis zone de Ker Anna à Moréac.

Un registre sera à la disposition du public afin de recueillir ses observations sur le PPBE.

Le dossier sera en ligne sur le site Internet de la préfecture du Morbihan (www.morbihan.pref.gouv.fr). Les observations pourront être adressées à une boîte électronique dédiée : ddtm-ppbe@morbihan.gouv.fr.

8. Bilan des concertations

8-1. Comité bruit

Le PPBE a été présenté aux membres du comité bruit les 7 avril 2015 et 2 février 2016 qui n'ont pas émis d'observation.

8-2. Collectivités

Les sept communes concernées (Baud, Buléon, Guégon, Guénin, Moréac, Plumelin et Saint-Allouestre) ont été consultées sur le projet de plan par courrier du 24 août 2015.

Aucune observation n'a été émise.

8-3. Consultation du public

8-3-1. Recensement des observations

- ♦ Aucun usager n'est venu consulter le dossier au centre d'exploitation et d'intervention (CEI) de la direction interdépartementale des routes de l'ouest (DIR Ouest) de Ker Anna à Moréac.
Il n'y a donc aucune inscription sur le registre.
- ♦ 14 visites ont été recensées sur le site internet et 17 documents ont été téléchargés.
- ♦ La boîte dédiée n'a reçu aucun courriel.
- ♦ La DDTM n'a reçu aucun courrier.

8-3-2 Réponse aux observations

Sans objet

9. Résumé non technique

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une **approche commune** à tous les états membres de l'Union Européenne **visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement**.

Cette approche est basée sur une **cartographie de l'exposition au bruit, une information des populations ainsi que la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** au niveau local, permettant de résorber les nuisances.

Les cartes de bruit permettent une **représentation des niveaux de bruit**, ainsi que le **dénombrement de la population exposée** et la quantification des nuisances. Dans une première phase, les infrastructures concernées sont :

- ♦ les infrastructures routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an (16 400 véhicules/j pour la section concernée),
- ♦ les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de train par an (164 trains/j),
- ♦ les agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques dédiées aux infrastructures terrestres de transport comportent :

- ♦ un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ;
- ♦ une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- ♦ des documents graphiques au 1/25 000^{ème} définissant :
 - les zones exposées à plus de 55 décibels le jour et 50 décibels la nuit,
 - les secteurs affectés par le bruit (définis dans les arrêtés préfectoraux de classement sonore),
 - les zones pour lesquelles les valeurs limites de 68dB(A) le jour et 62dB(A) la nuit sont dépassées.

Les CBS de première échéance du Morbihan, approuvé par AP du 13 mars 2009, concernent uniquement les infrastructures routières de plus de 6 millions de véhicules par an soit :

- ☞ 216 km de routes nationales,
- ☞ 34 km de routes départementales.

Les CBS de deuxième échéance, approuvées par AP du 15 novembre 2013, concernent :

- ☞ 31 km de routes nationales,
- ☞ 329 km de routes départementales
- ☞ 1,7 km de voie communales à Auray,
- ☞ 5,3 km de voie communales à Séné,
- ☞ 55 km de voie communales à Vannes.

Cette dernière échéance intéresse également l'agglomération de Lorient au sens de l'INSEE, soit les communes de Larmor-Plage, Lanester, Lorient, Ploemeur et Quéven.

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) tendent à **prévenir les effets du bruit** ou à **réduire, si besoin, les niveaux de bruit**, ainsi qu'à protéger les zones de calme à préserver.

En fonction des différentes infrastructures, on peut recenser les autorités compétentes suivantes :

- ♦ Le préfet de département arrête le PPBE pour les infrastructures ferroviaires et les infrastructures routières et autoroutières d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine routier national.
- ♦ Le conseil départemental et les communes, collectivités territoriales gestionnaires, arrêtent les PPBE pour les infrastructures routières relevant de leur compétence.
- ♦ Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les communes situées dans le périmètre de ces agglomérations ou, s'il en existe, les établissements publics de coopération intercommunale compétent en matière de lutte contre les nuisances sonores, élaborent leur PPBE.

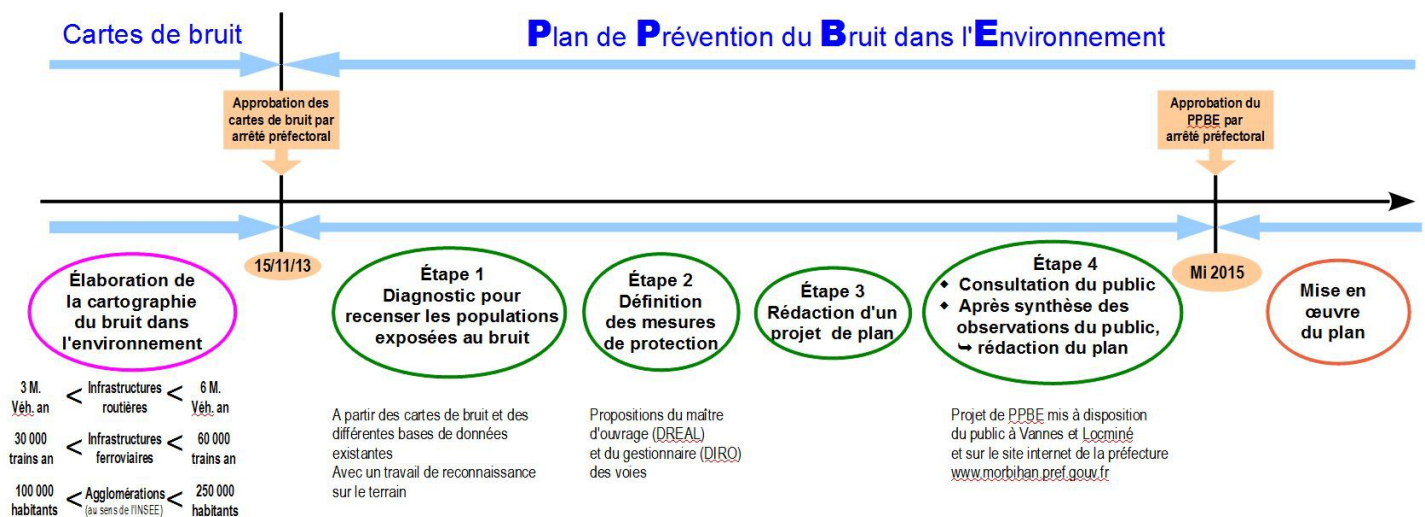
Le PPBE recense les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit notamment lorsque les valeurs limites fixées sont dépassées ou risquent de l'être. Un PPBE comprend le cas échéant :

- ➔ Un rapport de présentation présentant une synthèse des résultats cartographiques du bruit faisant apparaître, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, et les établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif ;
- ➔ Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées ;
- ➔ Les critères de détermination et la localisation des zones de calme à préserver ainsi que les objectifs de préservation les concernant ;

- ↳ Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures ;
- ↳ S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;
- ↳ Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues ;
- ↳ Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;
- ↳ Un résumé non technique du plan

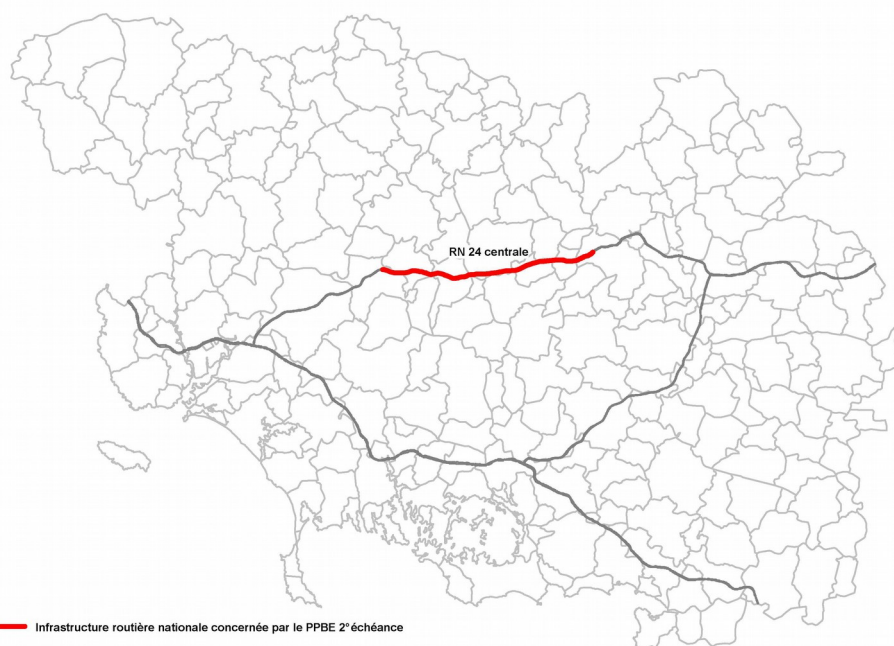
Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières nationales pour le département du Morbihan, objet du présent dossier, est élaboré sous l'**autorité de Monsieur le Préfet du Morbihan** par la direction départementale des territoires et de la mer du Morbihan. Il est le fruit d'une collaboration avec la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne (service infrastructures, sécurité et transports – division maîtrise d'ouvrage intermodale), le centre d'études techniques de l'équipement de l'ouest et la direction interdépartementale des routes-Ouest, gestionnaire des routes nationales non concédées.

9-1. Démarche



9-2. Infrastructures concernées

L'infrastructure concernée est la RN 24 centrale.



9-3. Zones sensibles

Sur les quatre types de zones sensibles (ZUS, patrimoine naturel, monument historique et zone calme), seuls des monuments historiques inscrit à l'inventaire ont été recensés :

- ↳ Dans l'emprise de l'échangeur avec la RD 11, la croix du Point du jour, commune de Saint Allouestre,
- ↳ À une centaine de mètres de la RN, la fontaine et la croix de Saint Jean du Poteau, commune de Plumelin.

9-4. Principaux résultats du diagnostic

Axes	Lden > valeur limite 68 dB(A)					Ln > valeur limite 62 dB(A) et Lden > valeur limite 68 dB(A)				
	Habitat		Population exposée	Établissement d'enseignement	Établissement de santé	Habitat		Population exposée	Établissement d'enseignement	Établissement de santé
	Ind.	Col.				Ind.	Col.			
RN 24	9	/	21	/	/	1	/	3	/	/

NB : population exposée = Nbre de bâtiments × 2,3 habitants par logement, valeur arrondie au nombre entier supérieur.

9-5. Objectifs de réduction du bruit

La directive européenne ne définissant **aucun objectif quantifié**, les valeurs limites mises en place relèvent du **plan national d'action contre le bruit, en cohérence avec la définition des points noirs du bruit** du réseau national issue de la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Dans les cas de réduction du bruit à la source, tel que la construction d'écran ou de modèle acoustique, les objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source sont :

- ♦ LAeq (6h-22h) ≤ 65 dB(A)
- ♦ LAeq (22h-6h) ≤ 60 dB(A)

Le LAeq étant la contribution sonore de l'infrastructure sur une période donnée.

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, l'isolement acoustique visé devra être supérieur :

- ♦ au niveau sonore en façade moins 40 dB(A), le jour
- ♦ au niveau sonore en façade moins 35 dB(A), la nuit
- ♦ à 30 dB(A) dans tous les cas.

9-6. Mesures réalisées, engagées ou programmées

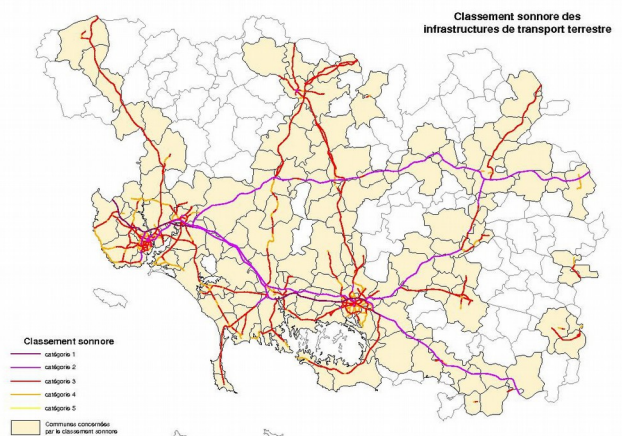
La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a débuté en 1992. Ainsi de nombreuses actions ont été mises en place à plusieurs niveaux.

➤ Protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui font l'objet d'une enquête publique doivent limiter leur contribution sonore en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

➤ Protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes

Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isollements acoustiques adaptés. Ce classement sonore concerne l'ensemble des routes écoulant plus de 5000 véhicules/jour ainsi que les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/jour.



➤ La protection des riverains installés en bordure des voies bruyantes existantes

Les actions engagées depuis la mise en place de la politique de lutte contre le bruit des infrastructures de transport terrestre seront poursuivies avec notamment :

- ◆ la réalisation du classement sonore des infrastructures de transport terrestre et leurs mises à jour
- ◆ les cartes de bruit et le plan de prévention : identification des zones subissant des nuisances sonores conformément aux critères imposés par la directive européenne et proposition d'une politique de résorption de ces zones bruyantes à partir de deux types de mesures :
 - mesures de protection à la source type merlon ou écran pour les zones de bruit où le bâti est le plus dense,
 - mesures individuelles d'isolation de façade pour les zones de bruit où le bâti est diffus.

9-7. Mesures de réduction prévues par le PPBE pour les voies existantes

➤ Actions de réduction du bruit à la source (écrans ou merlons acoustiques) :

Il n'y aura pas de secteur traité par protection à la source.

➤ Actions de réduction du bruit par isolation de façades

L'ensemble des secteurs sera traité par isolation de façades. Les bâtiments concernés par les valeurs limites Ln 62 seront traités prioritairement.

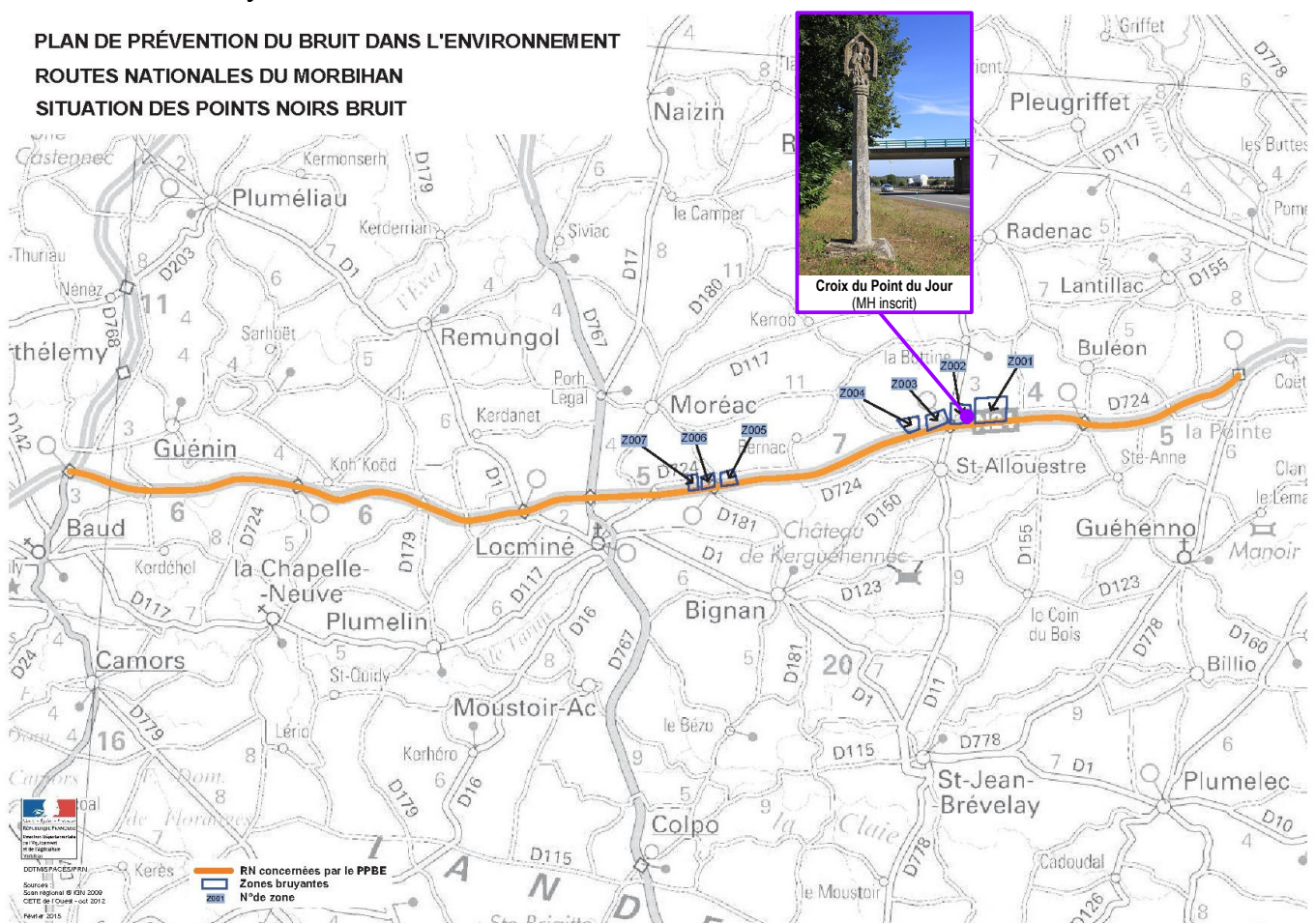
9-8. Impact des mesures sur les populations

En termes d'exposition au bruit des populations, l'impact de ces mesures correspondant au nombre de personnes concernées par les valeurs limites bénéficiant d'une isolation acoustique de leur habitation est :

- ◆ valeurs limites Lden 68 : 3 hab (*).
- ◆ valeurs limites Ln 62 et Lden 68 : 3 hab (*).

(*) La population exposée est obtenue par application d'un ratio de 2,3 habitants par logement, valeur arrondie au nombre entier supérieur.

9-9. Carte de synthèse



(Cette carte est présentée au format A3 en annexe cartographique.)

10 Annexes

10-1 Tableau récapitulatif des actions de réduction des points noirs bruit

NB : population exposée = Nbre de bâtiments × 2,3 habitants par logement, valeur arrondie au nombre entier supérieur.

Axe	Commune	n° zone	Avec critères antériorités				Type de protection	Observations
			Lden > 68 dB(A)		Ln > 62 dB(A) et Lden > 68 dB(A)			
			Nbre bât.	Population exposée	Nbre bât.	Population exposée		
RN 24	Saint Allouestre	001	1	3	/			
RN 24	Saint Allouestre	002	1	3	/			
RN 24	Saint Allouestre	003	1	3	/			
RN 24	Saint Allouestre	004	1	3	/			
RN 24	Moréac	005	1	3	1	3		
RN 24	Moréac	006	3	7	/			
RN 24	Moréac	007	1	3	/			

10-2 Références réglementaires

- ♦ Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit
- ♦ Code de l'environnement : livre V et titre VII (parties législative et réglementaire) relatif à la prévention des nuisances sonores
- ♦ 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

Classement sonore

- ♦ Code de l'environnement - Article L.571-10 et R 571-32 à 43
- ♦ Code de l'urbanisme - Articles R.123-13, R.123-14 et R.123-22
- ♦ Code de la construction et de l'habitation - Articles R.111-4-1 et R.111-23-1 à 3
- ♦ Décret n° 95-20 pris pour l'application de l'article L.111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements
- ♦ Décret n° 95-21 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation
- ♦ 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 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement
- ♦ Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé
- ♦ Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels
- ♦ Circulaire du 25 avril 2003 relatif à la réglementation acoustique des bâtiments autres que d'habitation
- ♦ Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Cartes de bruit et plan de prévention du bruit dans l'environnement

- ♦ Directive n° 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- ♦ Code de l'environnement - articles L.572-1 à 11, articles R.572-9 à 10-1, articles R.572-44 à 52, articles D.571-53 à 57
- ♦ Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- ♦ Lettre de la DPPR du 28 février 2007 aux préfets de département relative à la mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002
- ♦ 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 23 juillet 2008 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.
- ♦ Circulaire du 4 mai 2010 sur la mise en œuvre des dispositions du Grenelle de l'environnement relatives à la résorption des points noirs bruit sur les réseaux routiers et ferrés
- ♦ Décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux
- ♦ Arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application du décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux

10-3 Glossaire

Classement sonore des infrastructures de transport terrestre : les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent ; la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée (de 300m pour la catégorie 1 à 10m pour la catégorie 5).

Les infrastructures concernées sont :

- ♦ les routes et rues écoulant plus de 5 000 véhicules par jour
- ♦ les voies de chemin de fer interurbaines de plus de 50 trains par jour
- ♦ les voies de chemin de fer urbaines de plus de 100 trains par jour

$D_{nT,A,tr}$: isolement acoustique standardisé pondéré contre les bruits extérieurs

L_{Aeq} (6h-22h) : contribution sonore de l'infrastructure considérée pour la période diurne, calculée en bruit réfléchi en façade.

L_{Aeq} (22h-6h) : contribution sonore de l'infrastructure considérée pour la période nocturne, calculée en bruit réfléchi en façade.

L_{den} (level day evening night) : dose moyenne de bruit – Le L_{den} est établi sur les périodes de jour 6h-18h, de soirée 18h-22h et de nuit 22h-6h. Il est ajouté 5dB(A) en soirée et 10 dB(A) de nuit pour tenir compte de la plus forte sensibilité des personnes durant cette période. Il est calculé en bruit incident.

L_n (level night) : dose moyenne de bruit la nuit – Le L_n est établi sur la seule période 22h-6h sans pondération. Il est calculé en bruit incident. Ainsi on a $L_{Aeq} (22h-6h) = L_n + 3 \text{ dB(A)}$.

Observatoire du bruit des transports terrestres : il permet, pour les voies ayant fait l'objet d'un classement sonore, d'identifier l'ensemble des zones fortement exposées aux nuisances sonores générées par les transports terrestres (route et rail) dans un département. Dans un deuxième temps, son objectif est de rechercher les Points Noirs du Bruit (PNB) pour conduire des actions de résorption du bruit (inventaire et hiérarchisation des points noirs du bruit devant faire l'objet d'opérations d'isolation phonique).

Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) : en application de la directive européenne du 25 juin 2002, il a pour but de prévenir les effets du bruit, de réduire, si besoin, les niveaux de bruit, ainsi que de protéger les zones de calme. Les infrastructures et agglomérations concernées sont :

- ♦ les voies routières empruntées par plus de 3 millions de véhicules par an
- ♦ les voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de train par an
- ♦ les agglomérations dont la population est supérieure à 100 000 habitants

Pour la première échéance, les infrastructures et agglomération concernées sont :

- les voies routières empruntées par plus de 6 millions de véhicules par an
- les voies ferrées comptant plus de 60 000 passages de train par an
- les agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants.

Point noir du bruit (PNB) : c'est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure routière ou ferroviaire, et qui répond en outre à des critères d'antériorité par rapport à cette infrastructure.

Zone de Bruit Critique (ZBC) ou Zone bruyante : zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne évalués en façade des bâtiments sensibles (habitations, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) dépassent ou risquent de dépasser à terme, la valeur limite diurne de 68 dB(A) et/ou la valeur limite nocturne de 62 dB(A) (valeurs fixées par l'arrêté du 4 avril 2006).

Zone Urbaine Sensible (ZUS) : c'est un territoire infra-urbain défini par les pouvoirs publics comme la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction de considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ce territoire (décret 96-1156 du 26 décembre 1996 fixant la liste des zones urbaines sensibles). Parmi les ZUS, certaines ont été qualifiées en zones de redynamisation urbaine (ZRU) (décret 96-1157 du 26 décembre 1996).

10-4 Lexique

AP : Arrêté préfectoral

CBS : cartes de bruit stratégiques

PPBE : plan de prévention de bruit dans l'environnement

(PPBE-RN : plan de prévention de bruit dans l'environnement pour les routes nationales)

PNB : point noir bruit

ZUS : zone urbaine sensible

PDMI : plan de modernisation des itinéraires

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

MEÉM : ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer

↳ DGPR : direction générale de la prévention des risques

↳ DGITM : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

DDTM : direction départementale des territoires et de la mer

DREAL : direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

↳ DMOI : division maîtrise d'ouvrage intermodale

DIRO ou DIR ouest : direction interdépartementale des routes de l'ouest

CEREMA : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

RFF : réseau ferré de France

CETE : centre d'études techniques de l'équipement

(le CETE est devenu le CEREMA au 1^{er} janvier 2014 par regroupement avec d'autres services techniques)

DRE : direction régionale de l'équipement

(la DRE a fusionné avec d'autres directions régionales au 1^{er} janvier 2010 pour devenir la DRÉAL)

10-5 Extrait du code de l'environnement

Partie législative - Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances
Titre VII : Prévention des nuisances sonores
Chapitre II : Évaluation, prévention et réduction du bruit dans l'environnement

Article L.572-1 - Le bruit émis dans l'environnement aux abords des principales infrastructures de transport ainsi que dans les grandes agglomérations est évalué et fait l'objet d'actions tendant à le prévenir ou à le réduire, dans les conditions prévues par le présent chapitre.

Article L.572-2 - Une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement sont établis :

- 1° Pour chacune des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées par décret en Conseil d'État ;
- 2° Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

Article L.572-3 - Les cartes de bruit sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution.

Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques. Elles sont établies en fonction d'indicateurs évaluant le niveau sonore fixés dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.

Les cartes relatives aux agglomérations prennent en compte le bruit émis par le trafic routier, ferroviaire et aérien ainsi que par les activités industrielles et, le cas échéant, d'autres sources de bruit.

Article L.572-4 - I - Les cartes de bruit sont établies :

- 1° Par le représentant de l'État lorsqu'elles sont relatives aux infrastructures de transport visées au 1° de l'article L.572-2 ;
- 2° Par les communes situées dans le périmètre des agglomérations de plus de 100 000 habitants ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

II - Les autorités ou organismes gestionnaires des infrastructures mentionnées au 1° de l'article L.572-2 transmettent, s'il y a lieu, aux autorités mentionnées au I du présent article les éléments nécessaires à l'établissement des cartes de bruit dans des délais compatibles avec les échéances fixées par les articles L.572-5 et L.572-9.

Article L.572-5 - Les cartes de bruit sont réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les cinq ans. Les cartes sont rendues publiques, le cas échéant par voie électronique.

Article L.572-6 - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.

Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits.

Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites fixées dans des conditions définies par décret en Conseil d'État sont dépassées ou risquent de l'être.

Article L.572-7 - I - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux autoroutes et routes d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine public routier national et aux infrastructures ferroviaires sont établis par le représentant de l'État.

II - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux infrastructures routières autres que celles mentionnées au I ci-dessus sont établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures.

III - Les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux agglomérations de plus de 100 000 habitants sont établis par les communes situées dans le périmètre de ces agglomérations ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores.

IV - L'autorité qui élabore le plan s'assure au préalable de l'accord des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures qu'il recense.

Article L.572-8 - Les projets de plans de prévention du bruit dans l'environnement font l'objet d'une consultation du public, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement sont publiés.

Ils sont réexaminés et, le cas échéant, révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, et en tout état de cause au moins tous les cinq ans.

Article L.572-9 - I - Les cartes de bruit relatives aux agglomérations de plus de 250 000 habitants, aux infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules et aux infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains sont publiées le 30 juin 2007 au plus tard. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement correspondants sont publiés le 18 juillet 2008 au plus tard.

II - Les autres cartes de bruit sont publiées le 30 juin 2012 au plus tard, et les plans d'action correspondants le 18 juillet 2013 au plus tard.

Article L.572-10 - Les cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement dont l'établissement incombe à des autorités autres que l'État sont transmis au représentant de l'État.

Lorsque celui-ci constate qu'une autorité n'a pas établi, réexaminé ou publié une carte ou un plan dans les délais prescrits par les dispositions des articles L.572-5 et L.572-9, il y procède au lieu et place et aux frais de cette autorité, après mise en demeure.

Article L.572-11 - Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent chapitre.

Partie réglementaire - Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances

Titre VII : Prévention des nuisances sonores

Chapitre II : Évaluation, prévention et réduction du bruit dans l'environnement

Article R.572-1 - Les mesures prévues par le présent chapitre ont pour objet d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien ou provenant d'activités industrielles exercées dans les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation en application de l'article L.512-1 ou à enregistrement en application de l'article L. 512-7, à l'exception :

- 1° Des activités militaires localisées dans les zones affectées au ministère de la défense, y compris les espaces aériens qui leur sont associés ;
- 2° Des activités domestiques ;
- 3° Du bruit perçu sur les lieux de travail et à l'intérieur des moyens de transport, du bruit de voisinage et du bruit produit par les personnes exposées elles-mêmes.

Article R.572-2 - L'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement aux abords des aérodromes civils sont réalisées conformément à l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme.

Article R.572-3 - bruit dans l'environnement sont établis dans les conditions prévues au présent chapitre :

- 1° Pour chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;
- 2° Pour chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train ;
- 3° Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste figure à l'annexe I du présent article et dont les communes sont précisées à l'annexe II du même article.

Article R.572-4 - Les cartes de bruit prévues au présent chapitre sont établies au moyen, notamment, des indicateurs de niveau sonore L_{den} et L_n définis à l'article R.147-1 du code de l'urbanisme.

Les méthodes d'évaluation de l'exposition au bruit et les valeurs limites mentionnées à l'article L.572-6 du présent code dont le dépassement peut justifier l'adoption de mesures de réduction du bruit sont définies par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

Article R.572-5 - I - Les cartes de bruit comprennent pour chacun des indicateurs mentionnés à l'article R.572-4 :

- 1° Des documents graphiques représentant :
 - a) Les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit énumérées à l'article R.572-1 ;
 - b) Les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application du 1° de l'article R.571-38 ;
 - c) Les zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L.572-6 sont dépassées ;
 - d) Les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence ;
- 2° Une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones mentionnées au 1° ;
- 3° Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.

II - Dans les agglomérations mentionnées au 3° de l'article R.572-3, les cartes de bruit comportent, en outre, des documents graphiques représentant de manière distincte le bruit produit par les trafics routier, ferroviaire, aérien et les installations industrielles mentionnées au premier alinéa de l'article R.572-1 ainsi que les évolutions prévisibles de ces nuisances sonores.

Article R.572-6 - Un arrêté conjoint des ministres chargés, respectivement, de l'environnement, des transports et de l'équipement précise, en tant que de besoin, les dispositions techniques nécessaires à l'application du présent article.

Article R.572-7 - Les cartes de bruit concernant les infrastructures mentionnées aux 1° et 2° de l'article R.572-3 sont arrêtées et publiées par le représentant de l'État dans le département.

Les cartes de bruit concernant les agglomérations mentionnées au 3° de l'article R.572-3 sont arrêtées par les conseils municipaux des communes appartenant aux agglomérations ou par les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, s'il en existe.

Les cartes de bruit sont tenues à la disposition du public au siège de l'autorité compétente pour les arrêter. Elles sont publiées par voie électronique.

Article R.572-8 - I - Le plan de prévention du bruit dans l'environnement prévu au présent chapitre comprend :

1° Un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;

2° S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L.572-6 et les objectifs de préservation les concernant ;

3° Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article R.572-4 ;

4° Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;

5° S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;

6° Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;

7° Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;

8° Un résumé non technique du plan.

II - Sont joints en annexe du plan les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues.

Article R.572-9 - Le projet de plan comprenant les documents prévus à l'article R.572-8 est mis à la disposition du public pendant deux mois.

Un avis faisant connaître la date à compter de laquelle le dossier est mis à la disposition du public est publié dans un journal diffusé dans le ou les départements intéressés, quinze jours au moins avant le début de la période de mise à disposition. Cet avis mentionne, en outre, les lieux, jours et heures où le public peut prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Article R.572-10 - I - Le plan de prévention du bruit dans l'environnement est arrêté :

1° Par le représentant de l'État dans le département pour les infrastructures ferroviaires et les infrastructures routières et autoroutières d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine routier national ;

2° Par l'organe délibérant de la collectivité territoriale gestionnaire pour les infrastructures routières autres que celles mentionnées à l'alinéa précédent ;

3° Par les conseils municipaux ou par les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, s'il en existe, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Article R.572-11 - Le plan de prévention du bruit dans l'environnement et une note exposant les résultats de la consultation prévue à l'article R.572-9 et la suite qui leur a été donnée sont tenus à la disposition du public au siège de l'autorité compétente pour arrêter le plan. Le plan et la note sont publiés par voie électronique.

Partie réglementaire - Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances

Titre VII : Prévention des nuisances sonores

Chapitre I^{er} : Lutte contre le bruit

Section 3 : Aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres

Sous-section 3 : Subventions accordées par l'État pour l'isolation acoustique des locaux situés en bordure des infrastructures de transports terrestres

Article D.571-53 - Les propriétaires de locaux d'habitation du parc privé ainsi que de locaux d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale, recensés par le préfet comme points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire

nationaux, peuvent bénéficier, en complément des aides publiques directes existantes, d'une subvention financée par le ministère chargé de l'environnement.

Article D.571-54 - Sont considérés comme points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux les bâtiments d'habitation et les établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale répondant à des critères acoustiques et d'antériorité fixés par arrêté conjoint des ministres chargés, respectivement, du budget, des transports, du logement et de l'environnement.

Article D.571-55 - La subvention est accordée par le préfet pour les travaux nécessaires à l'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

Elle inclut les prestations de maîtrise d'œuvre et de contrôle acoustique réalisés à l'issue des travaux.

Lorsqu'une opération programmée d'amélioration de l'habitat au sens de l'article L. 303-1 du code de la construction et de l'habitation est engagée ou projetée dans les secteurs éligibles à cette subvention, la convention de cette opération définit les conditions d'attribution de cette subvention.

Dans le cas contraire, le préfet définit, par arrêté, les secteurs éligibles, les actions prévues pour l'information et l'assistance des propriétaires concernés ainsi que les conditions d'attribution de cette subvention.

Article D.571-56 - Pour les opérations d'isolation acoustique des locaux d'habitation du parc privé, le montant maximum prévisionnel de la subvention est déterminé de manière à ce que le montant de l'ensemble des aides publiques directes porte le taux global d'aide à 80 % du montant prévisionnel de la dépense subventionnable, selon un plafond fixé par arrêté conjoint des ministres chargés du budget, des transports, du logement et de l'environnement.

Toutefois, ce taux global d'aide est porté à 90 % quand les bénéficiaires sont des personnes dont le revenu fiscal de référence de l'année précédant celle de la date de dépôt de leur demande, défini au IV de l'article 1417 du code général des impôts, n'excède pas les limites prévues au I de cet article.

Il est porté à 100 % pour les personnes bénéficiaires de l'allocation de solidarité mentionnée à l'article L. 815-1 du code de la sécurité sociale ou des formes d'aide sociale définies au titre III du code de la famille et de l'aide sociale.

Pour les opérations d'isolation acoustique des locaux d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, le montant maximum prévisionnel de la subvention est égal au montant prévisionnel de la dépense subventionnable.

Dans tous les cas, le montant de la subvention ne peut avoir pour effet de porter le montant total des aides publiques directes à plus de 100 % du montant prévisionnel de la dépense subventionnable.


Article D.571-57 - La décision d'attribuer la subvention doit mentionner, outre les indications exigées par l'article 9 du décret n° 99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, les exigences minimales à respecter en matière d'isolement acoustique après achèvement des travaux d'isolation ainsi que, lorsque le contrôle de l'isolation acoustique est possible, les documents justificatifs à produire par le bénéficiaire à l'appui de sa demande de subvention.

Les exigences d'isolement acoustique à respecter, les méthodes de contrôle à utiliser ainsi que les documents justificatifs mentionnés à l'alinéa précédent sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés du budget, des transports, du logement et de l'environnement.

10-6 Consultation du public

10-6-1 Registre

Il n'y a pas eu d'inscription sur le registre mis à la disposition du public .



PRÉFECTURE DU MORBIHAN

PPBE

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Route nationale n° 24 de Baud à Guégon

Consultation du public du 1^{er} septembre au 31 octobre 2015

Registre des observations du public

direction
départementale
des territoires
et de la mer
Morbihan

Service Prévention,
Accessibilité,
Construction,
Éducation et
Sécurité
Prévention Risques et
Nuisances

adresse :
8, rue du Commerce - BP 520
56110 Vannes Cedex
téléphone : 02 97 68 12 00
télécopie : 02 97 68 12 01
courriel :
dtdm@morbihan.gouv.fr

Le public peut faire part de ses observations :

- ↳ soit au moyen du présent registre
- ↳ soit par courriel adressé à :
ddtm-ppbe@morbihan.gouv.fr

Dans tous les cas , afin que vos observations soient prises en compte et qu'une réponse puisse vous être apportée, merci de préciser, outre la date :

- ♦ votre nom^(*),
- ♦ votre adresse postale^(*) et électronique (facultatif),
- ♦ votre téléphone (facultatif).

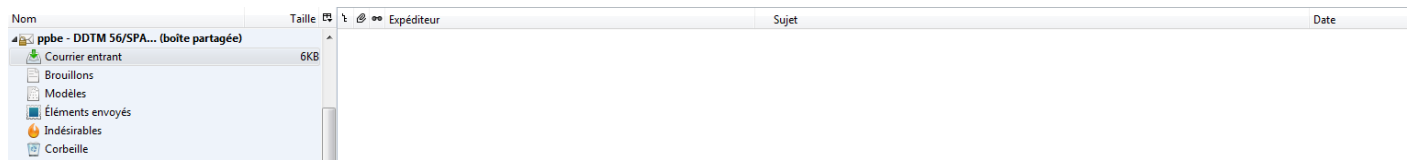
^(*) Obligatoire

PPBE2-RN24 Baud-Guegon Registre de consultation du public du 1/09 au 31/10/15 2/30

PPBE2-RN24 Baud-Guegon Registre de consultation du public du 1/09 au 31/10/15 3/30

10-6-2 Courriel reçu

Il n'y a pas eu de courriel reçu pendant la période mise à disposition du projet de PPBE RN2.



10-6-3 Courrier reçu

Il n'y a pas eu de courriel reçu pendant la période mise à disposition du projet de PPBE RN2.