Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
AUVERGNE

Compte-rendu de réunion

RCEA – Atelier « environnement »

Date	27 avril 2012	**Heure :**	10 h 00	**N° Chrono :**	
Lieu :	Dompierre-sur-Besbre				

Participant(e)(s) :	cf. liste d'émargement en annexe
Excusé(e)(s) :	

Diffusion du présent compte-rendu :	Participants Membres du comité de suivi RCEA		
Nom du rédacteur :			
(le cas échéant) **Nom du signataire :** **Fonction :**		**Date et signature :**	

Ordre du jour : l'objet de l'atelier, animé par la DREAL avec l'appui du CETE de Lyon, est de présenter les études réalisées à ce jour par le CETE sur les thématiques bruit et air.

Thématique bruit :

- Le CETE de Lyon distribue aux participants des planches présentant des zooms sur les protections phoniques prévues dans les dossiers de DUP des années 90 et les aménagements réalisés à ce jour.

La DREAL précise que la situation actuelle est particulière : les DUP actant la mise à 2x2 voies de la RCEA ont déjà été prononcées dans les années 90. Les DUP incluaient la mise en place de protections phoniques en certains points du projet.

Les objectifs actuels du projet et des études portent sur deux points :

- réaliser les aménagements prévus dans la DUP (pour ceux qui ne sont pas déjà réalisés),
- prendre en compte les évolutions de trafic et prévoir des aménagements en conséquence afin de garantir aux riverains du projet des niveaux sonores respectant les seuils réglementaires.

- **Présentation de l'étude acoustique réalisée par le CETE :** voir diaporama en annexe

Échanges et questions sur la présentation :

APVLC : indique que la mise en place de revêtements anti-bruit permet de réduire les émissions sonores et d'améliorer la situation pour les riverains.

CETE : souligne que les caractéristiques des revêtements anti-bruit se dégradent avec le temps. Les

protections phoniques sont donc généralement dimensionnées sans mise en œuvre de ces revêtements Les revêtements de chaussée « anti-bruit » sont donc un plus, qui permet de réduire les émissions sonores.

APVLC : l'acquisition de bâti proche de la route, mais hors des emprises, peut' elle être envisagée comme mesure ?

CETE : cela peut effectivement être une mesure à envisager au cas par cas.

APVLC : Quel est le bruit admissible pour éviter les impacts sur la santé humaine ?

CETE : L'OMS recommande de ne pas dépasser 35 dB(A) durant le jour (6h-22h) et 25 dB(A) durant la nuit (22h-6h) à l'intérieur des logements. Ces recommandations sont cohérentes avec la règlementation française et les objectifs qui sont pris en compte dans le cadre des projets routiers.

Pour les espaces extérieurs, l'OMS indique qu'au dessus de 55db(A), le bruit peut constituer une gêne sérieuse.
Pour avoir des impacts physiologiques, il faut considérer des niveaux de bruit supérieurs à 80 dB(A).

Un participant interroge le CETE sur les relations qui existent entre la vitesse et les bruits émis.

Le CETE indique qu'une augmentation des vitesses de 10 km/h entraîne une augmentation du bruit d'environ 1 dB(A). Sur la RCEA, l'augmentation de la vitesse aura donc un impact plus important sur les niveaux sonores que l'augmentation du trafic.

Échanges sur les performances des écrans acoustiques en fonction des matériaux utilisés : écrans translucides, écrans béton bois...

Le CETE indique qu'il existe des normes et des objectifs performances des écrans, quel que soit le type de matériau utilisé, les écrans sont tous efficaces.

Cas particulier de Clermain.

La DREAL Bourgogne indique que l'éloignement de l'échangeur du centre de Clermain permettra d'éloigner les nuisances sonores des habitations. L'objectif, au droit du bourg, est d'optimiser le profil en long de la RCEA afin d'améliorer la situation acoustique et également limiter l'effet d'écran de l'infrastructure.

La commune de Brandon indique que si l'échangeur de Clermain est le dernier échangeur avant le péage, cela risque d'entrainer des reports de trafic sur les voies secondaires et donc engendrer des impacts sonores indirects.

La DREAL Bourgogne indique que l'étude acoustique prendra en compte l'ensemble des voies où le trafic variera de plus ou moins 10% du fait de la mise en œuvre du projet. Les impacts acoustiques indirects du projet seront donc bien pris en compte.

La DREAL souligne également que l'objectif du projet est de limiter les phénomènes de fuite des usagers vers le réseau secondaire et d'inciter les usagers à rester sur la RCEA.

Thématique air : voir diaporama en annexe

Le CETE présente à l'aide d'un diaporama le cadre réglementaire des études air dans les projets routiers ainsi que l'état initial air réalisé par le CETE dans le cadre du projet RCEA.

Cette présentation a suscité les échanges et interrogations suivantes :

Un participant attire l'attention du CETE sur la présence d'un établissement sensible (maison de retraite) à moins de 100 mètres de la RCEA sur la commune de La Roche Vineuse.

Le CETE prend note de la remarque et vérifiera sa présence et, le cas échéant, sa bonne prise en compte dans les études.

La CCI demande au CETE pourquoi les parcelles de maraîchage ne sont pas prises en compte dans l'étude air.

Le CETE indique qu'aucune zone de maraîchage n'a été répertoriée dans la bande d'étude par les chambres d'agriculture.

Suite des études :

Les états initiaux bruit et air ont été réalisés par le CETE de Lyon. Les impacts du projet et les mesures de réduction des impacts doivent maintenant être déterminés. Ces études pourront être réalisées quand le projet sera arrêté et notamment la localisation précise des échangeurs et des gares de péage.

Un atelier environnement portant sur les thématiques air et bruit sera organisé quand ces études seront finalisées.

*Le prochain atelier « environnement », sur la thématique eau se réunira à « **Clermain » le 25 juin 2012.***