



## Rapport d'activité de 2009 Projet d'orientation 2010

Toutes les activités de l'ARPE ont convergé vers un objectif constant : sauvegarder la santé des citoyens. Cette santé est souvent mise à rude épreuve à cause des niveaux de bruit anormalement hauts et de l'air vicié par le fonctionnement des moteurs de véhicules routiers : toutes ces pollutions portent atteinte à la vie des riverains, tant à l'intérieur des habitations qu'à leur environnement.

### La campagne de mesurage du bruit de 2006 :

Commencée en 2006, tous les mesurages auraient dû être terminés pour la fin de l'année 2006, lesdits mesurages se sont éternisés jusqu'au début 2008.

La DDE a prétexté que ce retard à terminer des mesurages de la campagne de 2006 était dû aux conditions atmosphériques : nous ne pouvons souscrire à ce prétexte qui n'a pas de sens car il est inconcevable que les conditions atmosphériques de l'ensemble de l'année 2007 aurait été impropres à respecter la norme NFS 31 085

En novembre 2009, et comme précédemment, nous avons vérifié que la pose du matériel d'enregistrement du bruit était conforme à la norme sur les 3 sites situés sur le périphérique Est.

Ce dernier différé des mesurages est un différé raisonné et accepté par tous : nous avons convenu d'attendre que les aménagements du quartier Bellevue-Ste Luce soient complètement opérationnels.

### Les conditions de réalisations des mesurages :

Nous sommes en mesure d'attester que les microphones ont été posés conformément à la norme !

Nous n'avons aucune possibilité de regard sur le dépouillement des résultats.

#### Selon le cahier des charges,

- Nous devrions disposer de fichiers informatiques mais ce n'est pas le cas. Nous allons renouveler cette demande de communication !
- Les graphes de niveaux sonores qui nous ont été livrés sont inexploitables : 24 heures d'enregistrement sont reproduites sur 10 à 12 cm.
- Lors de la campagne de 2001, la lisibilité était correcte puisque ces 12 cm reproduisaient les événements d'une demi-heure d'enregistrement.

### Le respect du cahier des charges :

La norme a évolué entre la campagne de 2001 et celle de 2006.

Lors des réunions de l'Observatoire du bruit, nous avons acté un cahier des charges respectueux de la norme NFS31085 : lorsque certains points de la norme étaient différemment interprétés, le cahier des charges a encadré ces points particuliers et a ajouté certaines clauses particulières.

***Pour être conforme à ce cahier des charges, les mesurages ne doivent se faire que dans les conditions de gêne maximale des riverains. C'est pour cela que collégalement nous avons décidé ce qui suit :***

- *Les mesurages devaient se faire sous vents portant le bruit du périphérique vers les habitations.*
- *La couverture nuageuse devait respecter certaines conditions !*
- *Les jours sans activité scolaire ont été exclus car ils ont été considérés comme journée de moindre trafic routier !*

#### **Les mesurages devaient se faire sous vents portants :**

Cette clause ne pouvait pas être respectée dans la mesure où le prestataire a mis en œuvre, le même jour, des enregistrements à l'intérieur et à l'extérieur du périph. Cette clause ne pouvait être respectée.

#### **La couverture nuageuse devait respecter certaines conditions**

Le rapport de mesurage est pauvre quant aux informations sur cette obligation d'information.

Personne ne s'en étonnera puisque le prestataire a mis ***en place une station météo*** dans l'environnement direct des maisons servant de site de mesurage. Les tourbillons liés à la proximité du bâtiment ne permettaient pas de repérer l'orientation du vent ni même la vitesse.

La norme est très claire en la matière ; ***la station météo se doit d'être placée entre la source de bruit et le microphone de mesurage.*** Cette précision exclut tout positionnement en décalage latéral par rapport au microphone.

Les informations de vitesses du vent et d'orientation du vent ne sont donc pas réalistes

C'est dans cet environnement que le prestataire a fait comme si ces deux types d'informations ne faisaient qu'une seule entité : ensuite, il a fait comme si les deux points ci-dessus évoqués faisaient partie intégrante des conditions météorologiques.

Ensuite, au moment d'expliquer son rapport, il a indiqué que ces conditions météorologiques ne modifiaient pas les résultats pour les points situés à moins de 100 mètres de la source.

Cette affirmation du prestataire est totalement fautive en ce qui concerne la direction du vent.

#### **La fiabilité du matériel de prestataire de mesurage :**

Trois points de mesurages ont chacun été enregistrés à 3 reprises : la cause principale de ces enregistrements à répétition provenait du fait que les enregistrements étaient inexploitables.

#### **Remarques :**

Ces difficultés de mise en œuvre sont anormales dans le cadre d'opérations de mesurages de bruit routier.

- ***Des manquements sont évidents dans respect du cahier des charges de 1999 et des exigences de mesurages des normes en vigueur.***
- ***Un amateurisme en ce qui concerne les enregistrements des séquences de mesurages : réaliser jusqu'à 3 séquences d'enregistrements sur plusieurs sites parce que le matériel de mesurage était défectueux n'est pas rassurant quant aux résultats.***

#### **Les périodes de mesurages qui sont admises :**

Les périodes de fréquentation maximum des structures routières :

A ce titre toutes les périodes de moindre activité scolaire ont été exclues, que ce soit les mercredis, les weekends ou les périodes de vacances scolaires.

## Les mesurages et les saisons :

Aucune saison n'est interdite : si des mesurages ne sont pas faits pendant certaines périodes de l'année, ce n'est que pour les raisons ci-dessus exposées.

## Cas particulier de la RN 165 :

Lors de la prochaine réunion de l'observatoire du bruit, nous allons proposer de faire des mesurages en pleine période de migration estivale sachant qu'en cette saison :

- *Les trafics de vacanciers sont très importants !*
- *Les riverains souhaitent profiter des équipements à l'extérieur de leurs habitations !*
- *Que conséquemment, c'est une période où la gêne est très mal acceptée.*

## Nous avons tenté de redynamiser les contacts avec les autorités administratives :

### ***Sur le site de la préfecture44 nous pouvons lire ce qui suit :***

*Dans le cadre de révision générale des politiques publiques et de la réorganisation de l'administration départementale de l'État a été créée au 1er janvier 2010, la **Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)**. Elle reprend notamment les missions auparavant exercées par les directions départementales de l'Équipement et de l'Agriculture (DDEA) et des Affaires Maritimes (DDAM).*

*Placée sous l'autorité du Préfet, la **Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique** exerce des missions pour le compte :*

- *Du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer,*
- *Du ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche,*
- *Du ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des collectivités territoriales.*

### ***Remarque :***

La DDTM n'a plus de mission de gestion des routes, c'est la mission de la DIR Ouest

Depuis le 1er janvier 2007, la Direction Interdépartementale des Routes Ouest (**DIR Ouest**) gère et entretient le réseau des routes nationales (RN) de l'ouest de la France

Nous avons alerté le préfet sur la dangerosité du périphérique en appuyant avec insistance sur les infractions quasi permanentes des poids lourds qui sont en excès de vitesse.

Nous l'avons sollicité pour qu'il reproduise, à Nantes, les dispositions prise à BORDEAUX et TOULOUSE, Vannes et Lorient, en matière de limitation de vitesse de tous les véhicules d'un tonnage supérieur à 3,5 tonnes, voire en matière d'interdiction de doubler aux poids lourds !

## Que dire sur les poids lourds de plus que 12 tonnes et le périph nantais :

- Le code de la Route prévoit 80 km/h au maximum sur le périphérique
- Le nombre de poids lourds est supérieur à 12% sur certains tronçons du périph !
- Les services de l'état ont dirigé la route de l'estuaire par le périph ce qui augmente le pourcentage de poids lourds !
- L'utilisation du périphérique pour supporter la « **route des estuaires** » n'a pas été indiquée au moment des enquêtes !
- Au moment des études préalables à la construction ou à la modification des voies les maîtres d'œuvres avaient indiqué des prévisions de trafic pour 2010 voire 2015 : D'après les comptages faits en 2008, il est apparu que les prévisions de trafics étaient déjà très largement dépassés : l'excédent est compris entre **40 000 à 60 000 véhicules par jour**.

Alors que le 1er avril 2009, le directeur de cabinet du préfet a pris le temps de nous recevoir pendant 1 heure, depuis, et malgré nos nombreuses relances, il ne donne aucun signe de vie.

- Nous avons demandé au préfet de prendre des décisions telles celles prises pour le contournement de Vannes et Lorient pour maîtriser la vitesse des poids lourds.
- Nous demandions à ce que la vitesse maximum des poids lourds soit clairement affichée (Voir le compte rendu de cet entretien sur le site de l'ARPE).
- Nous lui avons remis des coupures de presse qui faisaient état de l'accidentologie mais, pour le moment, c'est en pure perte.

### **Le traitement du bruit :**

Nous avons un interlocuteur unique, la DDE. Elle avait reçu délégation de pouvoir du préfet pour animer *l'observatoire du bruit du périphérique et des voies interrégionales d'accès*.

Maintenant, c'est la DIRO qui a l'autorité pour gérer l'entretien et la signalisation du périphérique et ses voies interrégionales d'accès. La DIRO aura-t-elle aussi la mission d'animation de *l'observatoire du bruit du périphérique : la question reste posée ?*

La DIRO objecte qu'elle *n'aurait pas à mettre des panneaux qui seraient le rappel du « Code de la Route »* : cet argument est contraire à ce que n'importe quel citoyen est en mesure de constater sur le bord des routes : **« les rappels du Code de la Route existent partout »** puisque :

- Il existe des panneaux à 130 sur autoroute !
- Il existe des panneaux à 110 sur route à 2 fois 2 voies et terre-plein central !
- Il existe des panneaux à 90 sur les routes à grande circulation !
- Il existe des panneaux à 50 dans les agglomérations !

**Force est de reconnaître que tous ces panneaux sont très utiles !!**

### **Nous souhaitons :**

- Que le préfet « *réunisse l'observatoire du bruit* » : celui-ci n'a pas été réuni depuis 2002
- Pouvoir présenter des dossiers comparatifs d'amélioration de la gêne sonores sur différents points et repérer les équipements qui sont efficaces dans le traitement du bruit.
- Approfondir la réglementation du bruit dans les habitations et dans l'environnement de ces habitations ; mettre le fruit de ce travail à la disposition de tous.
- Obtenir de la DDE la communication de la carte des trafics routiers comparant:
  - les TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) pour les années 2010 ou 2015 qui ont été indiqués dans les dossiers d'enquête ou d'étude de bruit de l'ouvrage
  - Les TMJA constatés actuellement sur les mêmes tronçons routiers

### **Notre objectif reste simple :**

*Faire cohabiter la saine gestion de la réglementation des routes et de l'écologie :*

- Pour obtenir davantage de sécurité pour les usagers de ces routes
- Moins d'émission de polluants pour tous !
- Moins de nuisance sonore pour les riverains de ces voies et moins de nuisances olfactives
- Obtenir le respect de la circulaire **du 2 mars 1983 en ce qu'elle enjoignait les maîtres d'ouvrage des routes à ne pas dépasser 60 dB(A)** dans les quartiers résidentiels à caractère calme.

**La question reste de savoir si notre interlocuteur sera  
la DIRO (responsable de la maintenance des routes)  
La DDTM (responsable de l'écologie)**