

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
(NOMINATIFS)
N°89-2024-189

PUBLIÉ LE 17 JUIN 2024

Sommaire

Direction académique des services de l'éducation nationale /

- 89-2024-06-12-00003 - Arrêté Commission d'appel 2nde et 1ère-1 (2 pages) Page 4
- 89-2024-06-11-00003 - Arrêté Commission d'appel 3ème (2 pages) Page 7
- 89-2024-05-31-00014 - Arrêté commission fin de 2nde 1ère Réseeau Sud - 13 juin 2024-4 (2 pages) Page 10

Direction départementale des territoires de l'Yonne /

- 89-2024-06-04-00012 - Arrêté DDT USR 2024 0042 portant établissement de l'échéance 4 du plan de prévention du bruit dans l'environnement, relevant de la compétence de l'État, dans le département de l'Yonne (2 pages) Page 13
- 89-2024-06-04-00013 - Arrêté DDT USR 2024 0042 portant établissement de l'échéance 4 du plan de prévention du bruit dans l'environnement, relevant de la compétence de l'État, dans le département de l'Yonne - annexe (66 pages) Page 16
- 89-2024-06-05-00001 - Arrêté préfectoral n° DDT/SEE/2024/0028 portant autorisation pour la remise en service du moulin de Flogny-la-Chapelle pour une production hydroélectrique (7 pages) Page 83

Direction départementale des territoires de l'Yonne / Direction départementale des territoires de l'Yonne

- 89-2024-06-10-00003 - Arrêté N°DDT/SEA/2024-18 portant désignation d'un expert indépendant pour participer à la mission d'expertise diligentée dans le cadre de la proposition de reconnaissance des pertes de récolte au titre de l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale (2 pages) Page 91
- 89-2024-06-10-00005 - Arrêté N°DDT/SEA/2024-19 portant désignation d'un expert indépendant pour participer à la mission d'expertise diligentée dans le cadre de la proposition de reconnaissance des pertes de récolte au titre de l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale (2 pages) Page 94
- 89-2024-06-10-00004 - Arrêté N°DDT/SEA/2024-20 portant désignation d'un expert indépendant pour participer à la mission d'expertise diligentée dans le cadre de la proposition de reconnaissance des pertes de récolte au titre de l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale (2 pages) Page 97

Préfecture de l'Yonne / Cabinet

- 89-2024-05-31-00001 - Portant autorisation d'un système de vidéoprotection AM FLEUR 89300 Joigny (3 pages) Page 100

89-2024-05-31-00002 - Portant autorisation d'un système de vidéoprotection BAR EN OTHE 89320 Villechétive (3 pages)	Page 104
89-2024-05-31-00003 - Portant autorisation d'un système de vidéoprotection BAR LE FLEURY 89113 Fleury-la-Vallée (3 pages)	Page 108
89-2024-05-31-00005 - Portant autorisation d'un système de vidéoprotection Boucherie-Charcuterie COLIN 89800 Chablis (3 pages)	Page 112
89-2024-05-31-00004 - Portant demande d'autorisation d'un système de vidéoprotection sur un périmètre vidéoprotégé Bi1 89520 Saint-Sauveur-en-Puisaye (3 pages)	Page 116
89-2024-06-13-00001 - Portant renouvellement d'un système de vidéoprotection autorisé CADA-COALLIA Vergigny (3 pages)	Page 120
89-2024-06-04-00010 - Portant renouvellement d'un système de vidéoprotection autorisé CAISSE D'EPARGNE BFC 8 Charles de Gaulle 89000 Auxerre (3 pages)	Page 124
Préfecture de l'Yonne / Direction de la citoyenneté et de la légalité	
89-2024-06-03-00001 - agrément médecin (2 pages)	Page 128
Préfecture de l'Yonne / SAPIE BE	
89-2024-06-06-00003 - Arrêté DUP travaux par SNCF RÉSEAU le long de la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Lyon à DYÉ et VÉZANNES (5 pages)	Page 131
SPIP /	
89-2024-06-12-00004 - Arrêté du 12 juin 2024 portant nomination des membres au comité social d'administration spécial du SPIP de l'Yonne (2 pages)	Page 137

Direction académique des services de
l'éducation nationale

89-2024-06-12-00003

Arrêté Commission d'appel 2nde et 1ère-1

L'INSPECTEUR D'ACADEMIE,

DIRECTEUR ACADEMIQUE DES SERVICES DE L'EDUCATION NATIONALE DE L'YONNE

- Vu le Code de l'éducation notamment l'article D321-8
- Vu le décret n° 2005-1014 du 24 août 2005 relatif aux dispositifs d'aide et de soutien pour la réussite des élèves à l'école
- Vu l'arrêté ministériel du 5 décembre 2005 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale d'appel des décisions relatives à la poursuite de la scolarité à l'école primaire

ARRÊTE

Article 1er : La composition de la commission d'appel fin de 2nde et 1^{ère} - Réseau Sud est la suivante :

REPRÉSENTANTS DE L'ADMINISTRATION

MEMBRES TITULAIRES

Président : Monsieur VATINET, principal du lycée Louis Davier à Joigny, représentant de l'inspecteur d'académie, directeur académique des services de l'éducation nationale de l'Yonne.

Monsieur GOUX Philippe, proviseur du lycée Catherine et Raymond Janot à Sens

Madame WOYNAROSKI Valérie, professeure au lycée Louis Davier à Joigny

Madame MOSER, professeure au lycée Louis Davier à Joigny

Madame MOUGINOT Christelle, professeure au lycée Catherine et Raymond Janot à Sens

Madame MASETTI Océane, conseillère principale d'éducation au lycée Catherine et Raymond Janot à Sens

Pas de représentation du CIO

REPRESENTANTS DES PARENTS D'ELEVE

MEMBRES TITULAIRES

N..... représentant de la Fédération des Conseils de Parents d'élèves (FCPE), de l'Association des

N..... représentant de l'Association des Parents d'Elèves de l'Education Publique (PEEP)

MEMBRES SUPPLEANTS

N..... représentant de la Fédération des Conseils de Parents d'élèves (FCPE)

N..... représentant de l'Association des Parents d'Elèves de l'Education Publique (PEEP)

Article 2 : La commission d'appel peut s'adjoindre en tant que de besoin les services de Madame KOVALTCHOUCK Agnès, assistante sociale des collèges Denfert Rochereau et Paul Bert à Auxerre et de Madame BOIVIN Sophie, infirmière conseillère technique à la DSDEN de l'Yonne.

Article 3 : Les membres de la commission d'appel sont désignés pour la durée d'un an. Le présent arrêté prend effet à sa date de publication.

Article 4 : Le Secrétaire Général de la direction académique de la DSDEN de l'Yonne est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié sur le site web de la DSDEN de l'Yonne ainsi qu'au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Yonne.

Fait à Auxerre, le 12 juin 2024

L'inspecteur d'académie,
directeur académique des services
de l'éducation nationale de l'Yonne,



Jean-Baptiste LEPETZ

Direction académique des services de
l'éducation nationale

89-2024-06-11-00003

Arrêté Commission d'appel 3ème

L'INSPECTEUR D'ACADEMIE,

DIRECTEUR ACADEMIQUE DES SERVICES DE L'EDUCATION NATIONALE DE L'YONNE

- Vu le Code de l'éducation notamment l'article D321-8
- Vu le décret n° 2005-1014 du 24 août 2005 relatif aux dispositifs d'aide et de soutien pour la réussite des élèves à l'école
- Vu l'arrêté ministériel du 5 décembre 2005 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale d'appel des décisions relatives à la poursuite de la scolarité à l'école primaire

ARRÊTE

Article 1er : La composition de la commission d'appel fin de 3^{ème} est la suivante :

REPRÉSENTANTS DE L'ADMINISTRATION

MEMBRES TITULAIRES

Présidente : Madame LOOCK-HERTZOG Caroline, principale des collèges Mallarmé/Montpezat à Sens, représentante de l'inspecteur d'académie, directeur académique des services de l'éducation nationale de l'Yonne

Monsieur BOURGOIN Fabien, principal du collège Denfert Rochereau à Auxerre

Madame MULLER Patrica, principale du collège Pierre et Jean Lerouge à Chablis

Madame BERTONI Anne, professeure certifiée de français au collège Leroi Gourhan à Vermenton

Madame BATLLO Mélanie, professeure certifiée de lettres classiques au collège Leroi Gourhan à Vermenton

Monsieur ALLIROL Odile, conseillère principale d'éducation au lycée des métiers Vauban à Auxerre

Madame PERRIER Anne, conseillère principale d'éducation au collège Denfert Rochereau à Auxerre

Madame GUILLEROT Laëtitia, Directrice du CIO d'Auxerre

REPRESENTANTS DES PARENTS D'ELEVE

MEMBRES TITULAIRES

M. MOISON Mickael, représentant de la Fédération des Conseils de Parents d'élèves (FCPE)

N..... représentants de l'Association des Parents d'Elèves de l'Education Publique (PEEP)

MEMBRES SUPPLEANTS

N.... représentants de la Fédération des Conseils de Parents d'élèves (FCPE)

N.... représentants de l'Association des Parents d'Elèves de l'Education Publique (PEEP)

Article 2 : La commission d'appel peut s'adjoindre en tant que de besoin les services de Madame SQUILLARIO Astrid, conseillère technique de service social, conseillère technique de l'inspecteur d'académie et de Madame LEGROS Vanessa, infirmière scolaire aux collèges Paul Bert à Auxerre et Denfert Rochereau à Auxerre.

Article 3 : Les membres de la commission d'appel sont désignés pour la durée d'un an. Le présent arrêté prend effet à sa date de publication.

Article 4 : Le Secrétaire Général de la direction académique de la DSDEN de l'Yonne est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié sur le site web de la DSDEN de l'Yonne ainsi qu'au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Yonne.

Fait à Auxerre, le 11 juin 2024

L'inspecteur d'académie,
directeur académique des services
de l'éducation nationale de l'Yonne,


Jean-Baptiste LEPETZ

Direction académique des services de
l'éducation nationale

89-2024-05-31-00014

Arrêté commission fin de 2nde 1ère Réseeau Sud
- 13 juin 2024-4

L'INSPECTEUR D'ACADEMIE,

DIRECTEUR ACADEMIQUE DES SERVICES DE L'EDUCATION NATIONALE DE L'YONNE

- Vu le Code de l'éducation notamment l'article D321-8
- Vu le décret n° 2005-1014 du 24 août 2005 relatif aux dispositifs d'aide et de soutien pour la réussite des élèves à l'école
- Vu l'arrêté ministériel du 5 décembre 2005 relatif à la composition et au fonctionnement de la commission départementale d'appel des décisions relatives à la poursuite de la scolarité à l'école primaire

ARRÊTE

Article 1er : La composition de la commission d'appel fin de 2^{nde} et 1^{ère} - Réseau Sud est la suivante :

REPRÉSENTANTS DE L'ADMINISTRATION

MEMBRES TITULAIRES

Président : Monsieur VATINET, principal du lycée Louis Davier à Joigny, représentant de l'inspecteur d'académie, directeur académique des services de l'éducation nationale de l'Yonne.

Monsieur GOUX Philippe, proviseur du lycée Catherine et Raymond Janot à Sens

Madame WOYNAROSKI Valérie, professeure au lycée Louis Davier à Joigny

Madame LAUTIER Bérénice, professeure au lycée Louis Davier à Joigny

Madame MOUGINOT Christelle, professeure au lycée Catherine et Raymond Janot à Sens

Madame MASETTI Océane, conseillère principale d'éducation au lycée Catherine et Raymond Janot à Sens.

Pas de représentation du CIO

REPRESENTANTS DES PARENTS D'ELEVE

MEMBRES TITULAIRES

N..... représentant de la Fédération des Conseils de Parents d'élèves (FCPE), de l'Association des

N..... représentant de l'Association des Parents d'Elèves de l'Education Publique (PEEP)

MEMBRES SUPPLEANTS

N..... représentant de la Fédération des Conseils de Parents d'élèves (FCPE)

N..... représentant de l'Association des Parents d'Elèves de l'Education Publique (PEEP)

Article 2 : La commission d'appel peut s'adjoindre en tant que de besoin les services de Madame KOVALTCHOUCK Agnés, assistante sociale des collèges Denfert Rochereau et Paul Bert à Auxerre et de Madame BOIVIN Sophie, infirmière conseillère technique à la DSDEN de l'Yonne.

Article 3 : Les membres de la commission d'appel sont désignés pour la durée d'un an. Le présent arrêté prend effet à sa date de publication.

Article 4 : Le Secrétaire Général de la direction académique de la DSDEN de l'Yonne est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié sur le site web de la DSDEN de l'Yonne ainsi qu'au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Yonne.

Fait à Auxerre, le 31 mai 2024

L'inspecteur d'académie,
directeur académique des services
de l'éducation nationale de l'Yonne,


Jean-Baptiste LEPETZ

Direction départementale des territoires de
l'Yonne

89-2024-06-04-00012

Arrêté DDT USR 2024 0042 portant
établissement de l'échéance 4 du plan de
prévention du bruit dans l'environnement,
relevant de la compétence de l'État, dans le
département de l'Yonne

**Arrêté préfectoral N° DDT/USR/2024/0042
portant établissement de l'échéance 4 du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, relevant de
la compétence de l'État, dans le département de l'Yonne**

Le préfet de l'Yonne,

VU la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 16 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le Code de l'Environnement, notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-11 transposant cette Directive ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU le décret du 16 mars 2022 portant nomination de Monsieur Pascal JAN en tant que préfet de l'Yonne;

VU l'arrêté n°PREF SAPPJE BCAAT 2023/0329 du 26 juillet 2023 de Monsieur le préfet de l'Yonne donnant délégation de signature à Madame Pauline GIRARDOT, sous-préfète, secrétaire générale de la préfecture de l'Yonne;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières ;

VU les arrêtés préfectoraux en date du 28 juin 2022 et du 30 janvier 2023 portant approbation des cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières et autoroutières de l'Yonne dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an et des infrastructures ferroviaires de l'Yonne dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains par an ;

Considérant que 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, conformément à l'article L.572-7 du Code de l'environnement ;

Considérant que la mise à disposition du public prévue à l'article R.572-9 du Code de l'environnement, du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'État pour le département de l'Yonne s'est déroulée du 24 mars 2024 au 24 mai 2024 et que le document n'a fait l'objet d'aucune observation ;

Sur proposition de la secrétaire générale de la préfecture de l'Yonne,

ARRÊTE

Article 1er :

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'État, portant établissement de l'échéance 4 pour le département de l'Yonne, est approuvé et annexé au présent arrêté.

Article 2:

Ce plan de prévention du bruit dans l'environnement est publié par voie électronique sur le site Internet des Services de l'État dans l'Yonne à l'adresse suivante :

www.yonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Protection-de-l-environnement/Bruit

Article 3 :

La secrétaire générale de la préfecture de l'Yonne, la directrice départementale des territoires, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bourgogne-Franche-Comté, le directeur régional de SNCF-réseau et le directeur régional des autoroutes Paris-Rhin-Rhône sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie leur sera adressée, et qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'État de la préfecture de l'Yonne.

Fait à Auxerre, le

- 4 JUIN 2024

Pour le préfet,
La sous-préfète,
Secrétaire générale


Pauline GIRARDOT

Le présent arrêté peut être contesté dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

— soit par un recours gracieux auprès de l'auteur de la décision et/ou un recours hiérarchique auprès du ministre chargé de XXX. L'absence de réponse dans un délai de deux mois fait naître une décision implicite de rejet qui peut elle-même être déférée au tribunal administratif territorialement compétent dans les deux mois suivant son intervention. Il en est de même en cas de décision explicite à compter de sa notification.

— soit par un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Les particuliers et les personnes morales de droit privé peuvent déposer leur recours auprès du tribunal administratif via l'application Télérecours citoyens, accessible par le site internet www.telerecours.fr

Direction départementale des territoires de
l'Yonne

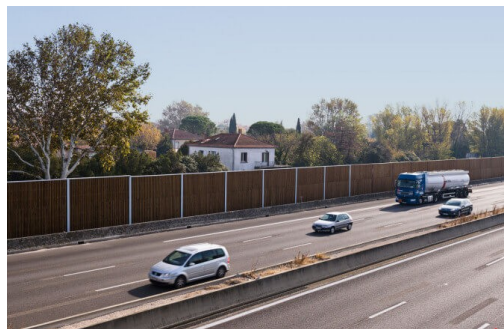
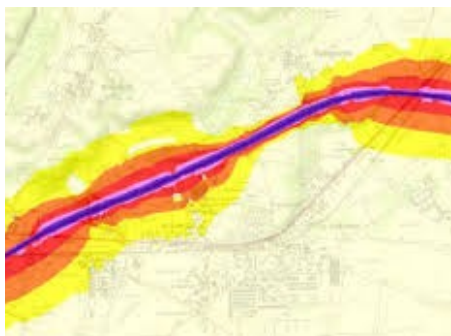
89-2024-06-04-00013

Arrêté DDT USR 2024 0042 portant
établissement de l'échéance 4 du plan de
prévention du bruit dans l'environnement,
relevant de la compétence de l'État, dans le
département de l'Yonne - annexe

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de l'État dans le département de l'YONNE

PPBE

4^{ème} échéance 2024-2029



Projet soumis à la consultation du public
du 14 mars au 14 mai 2024
ou
Version approuvée le 4 juin 2024

Directive n°2002/49/CE

relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Version 22/05/2024

Rédaction du PPBE des infrastructures routière et ferroviaire de l'État (4^{ème} échéance) dans le département de l'YONNE

Le groupe de travail chargé de la rédaction du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières et ferroviaires de l'État dans l'Yonne a été piloté par Chantal CANTOT-THOMAS, cheffe de l'unité sécurité routière, au service habitat, bâtiment et sécurité (SHBS) à la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne (DDT), avec l'assistance du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

Ont plus particulièrement participé à la rédaction de ce PPBE :

- François FARGES de la société concessionnaire APRR
- Christophe FALISSARD de la direction interdépartementale des routes de la DIR Centre-Est -SREX de Moulins
- Guillaume PAUGET de la direction interdépartementale des routes de la DIR à Lyon
- Elodie BONNEAU de SNCF Réseau-direction territoriale Bourgogne-Franche-Comté

SOMMAIRE

1. Résumé non technique.....	5
2. Le bruit et la santé.....	6
2.1 Quelques généralités sur le bruit.....	6
2.1.1. Le son.....	6
2.1.2. Le bruit.....	6
2.1.3. Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement.....	7
2.2. Les effets du bruit sur la santé.....	9
3. Le cadre réglementaire européen et le contexte du PPBE de l'État dans l'Yonne.....	15
3.1. Cadre réglementaire du PPBE.....	15
3.1.1. Cadre réglementaire général : sources de bruit concernées et autorités compétentes.	15
3.1.2. Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures de l'État.....	17
3.2. Infrastructures concernées par le PPBE de l'État	17
3.3. Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État.....	22
3.3.1. Organisation de la démarche.....	22
3.3.2. Cinq grandes étapes pour l'élaboration.....	22
3.4. Principaux résultats du diagnostic.....	24
3.5. Objectifs en matière de réduction du bruit en France.....	34
3.6. Prise en compte des « zones de calme ».....	34
4. La contribution des politiques nationales à l'atteinte des objectifs européens en matière de réduction du bruit.....	35
4.1. Bilans des actions dans le cadre du précédent PPBE et des dix dernières années.....	36
4.1.1. Mesures préventives.....	36
4.1.2. Actions curatives.....	43
4.2. Programme d'actions de prévention et de réduction des nuisances pour les 5 années à venir.....	49
4.2.1. Mesures préventives.....	49
4.2.2. Mesures curatives.....	59
4.3. Justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	61
4.4. Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues dans le PPBE.....	61
5. Bilan de la consultation du public.....	63
5.1. Modalités de la consultation.....	63
5.2. Réponses des gestionnaires aux observations.....	63
5.3. Prise en compte dans le PPBE de l'État.....	63
6. Glossaire.....	65

1. Résumé non technique

La directive européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

L'ambition de cette directive est de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositifs de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mis en place. L'enjeu du PPBE élaboré par le préfet de l'Yonne concernant le réseau routier et ferroviaire, est d'assurer une cohérence des actions des gestionnaires concernés sur le département de l'Yonne.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, le préfet de l'Yonne dispose des cartes de bruit arrêtées le 30 janvier 2023 et disponibles sur le site Internet de la préfecture : <https://www.yonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Protection-de-l-environnement/Bruit>

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans par les gestionnaires du réseau national et ferroviaire précités dans le cadre du précédent PPBE arrêté le 26 décembre 2019.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'abaisser l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2024 – 2029. À cette fin, les maîtres d'ouvrages des grandes infrastructures de l'État ont présenté le programme de leurs actions prévues entre 2024 et 2029.

Sur le réseau autoroutier géré par la société APRR, la société envisage un suivi de performance d'un point de vue de la sécurité routière et d'entretien régulier pour satisfaire les obligations d'adhérence. Les techniques « minces » employées (BBM et BBTM*) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.

Sur le réseau ferroviaire, SNCF Réseau prévoit les actions suivantes sur son réseau : identification et résorption des bâtiments sensibles au bruit suite à une étude lancée en 2022 (sous réserve de financement), remplacement des trains Corail (avec semelles fontes) par de nouvelles rames Régiliolis (motorisation électrique et semelles composites).

L'État prévoit le renouvellement de la chaussée sur la RN 77 avenue Jean Jaurès, à Auxerre, début d'année 2024 et la révision du classement sonore en 2025.

La maintenance régulière de l'infrastructure se poursuivra et l'effort de renouvellement et d'amélioration des infrastructures routières (RN) se poursuivra dans les années à venir.

Enfin, la loi n°2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action public locale (dite loi « 3DS »), prévoit le transfert ou la mise à disposition de compétences de certaines voies routières nationales aux collectivités. Toutefois, aucun transfert ou mise à disposition de compétence n'a été initié dans le département de l'Yonne.

Il a été mis en consultation du public du 14 mars au 14 mai 2024.

Le PPBE a été approuvé par le préfet le 4 juin 2024 et est publié sur le site internet des services de l'État à l'adresse suivante :

<https://www.yonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Protection-de-l-environnement/Bruit/PPBE-des-infrastructures-terrestres-relevant-de-l-Etat-dans-le-departement-de-l-Yonne>

* BBM Béton Bitumeux Mine; BBTM Béton Bitumeux Très Mince

2. Le bruit et la santé

2.1 Quelques généralités sur le bruit

(Sources : <http://www.bruitparif.fr> , <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.anses.fr>)

Le bruit constitue une nuisance très présente dans la vie quotidienne des Français : 86 % d'entre eux se déclarent gênés par le bruit à leur domicile. Selon une étude de 2009 de l'INRETS, la pollution de l'air (35 %), le bruit (28 %) et l'effet de serre (23 %) sont cités par les Français comme les trois principaux problèmes environnementaux relatifs aux transports.

Au-delà de la gêne, l'excès de bruit a des effets sur la santé, auditifs (surdité, acouphènes...) et extra-auditifs (pathologies cardiovasculaires...).

2.1.1. Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée :

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 μ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

Perception	�chelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB(A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée LAeq (niveau équivalent moyen)

2.1.2. Le bruit

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique, mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un  v nement ou d'une ambiance sonore.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique (*qui relève donc de la physique*) produisant une *sensation (dont l'étude concerne la*

physiologie) généralement considéré comme désagréable ou gênante (*notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines – psychologie, sociologie*) »

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB) .

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ).

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A).

2.1.3. Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, isolation de façade).

Le présent PPBE concerne le bruit produit par les **infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an et ferroviaire de plus de 30 000 passages de train par an.**

Les routes

Le bruit de la route est un bruit permanent. Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/h.

Les voies ferrées

Le bruit ferroviaire présente des caractéristiques spécifiques sensiblement différentes de ceux de la circulation routière :

- Le bruit est de nature intermittente ;

- Le spectre (tonalité), bien que comparable, comporte davantage de fréquences aiguës ;
- La signature temporelle (évolution) est régulière (croissance, pallier, décroissance du niveau sonore avec des durées stables, par type de train en fonction de leur longueur et de leur vitesse) ;
- Le bruit ferroviaire apparaît donc gênant à cause de sa soudaineté ; les niveaux peuvent être très élevés au moment du passage des trains. Pourtant, il est généralement perçu comme moins gênant que le bruit routier du fait de sa régularité tant au niveau de l'intensité que des horaires. Il perturbe spécifiquement la communication à l'extérieur ou les conversations téléphoniques à l'intérieur. Si les gênes ferroviaire et routière augmentent avec le niveau sonore, la gêne ferroviaire reste toujours perçue comme inférieure à la gêne routière.

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser, le prévoir et le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires, le bruit de roulement généré par le contact roue/rail et le bruit aérodynamique. Localement peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'art métalliques, les appareils de voie (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon.

Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation ; à faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 et 300 km/h le bruit de roulement constitue la source principale et au-delà de 320 km/h les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par SNCF Réseau. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voir une combinaison de ces actions.

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ». Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (*référence « Méthodes et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » produit par SNCF Réseau/SNCF/MTE du 13/04/2023*).

L'exposition à plusieurs sources

L'exposition combinée aux bruits provenant de plusieurs infrastructures routières et ferroviaires voire aériennes (situation de multi-exposition) a conduit à s'interroger sur l'évaluation de la gêne ressentie par les populations riveraines concernées. La multi-exposition est un enjeu de santé publique, si on considère l'addition voire la multiplication des effets possibles de bruits cumulés sur l'homme: gêne de jour, interférences avec la communication en soirée et perturbations du sommeil la nuit, par exemple. Le niveau d'exposition, mais aussi la contribution relative des 2 sources de bruit (situation de dominance d'une source sur l'autre source ou de non-dominance) ont un impact direct sur les jugements et la gêne ressentie.

Bien que délicates à évaluer, des interactions entre la gêne due au bruit routier et la gêne due au bruit ferroviaire ont été mises en évidence :

- Lorsque le bruit reste modéré, la gêne due à une source de bruit spécifique semble liée au niveau sonore de la source elle-même plus qu'à la situation d'exposition (dominance – non-dominance) ou qu'à la combinaison des deux bruits ;
- En revanche, dans des situations de forte exposition, des phénomènes tels que le masquage du bruit routier par le bruit ferroviaire ou la « contamination » du bruit ferroviaire par le bruit routier apparaissent.

Il n'y a pas actuellement de consensus sur un modèle permettant d'évaluer la gêne totale due à la combinaison de plusieurs sources de bruit. Ces modèles ne s'appuient pas ou de façon insuffisante sur la connaissance des processus psychologiques (perceptuel et cognitif) participant à la formation de la gêne, mais sont plutôt des constructions mathématiques de la gêne totale. De ce fait, ces modèles ne sont pas en accord avec les réactions subjectives mesurées dans des environnements sonores multi-sources.

2.2. Les effets du bruit sur la santé

(Sources : <http://www.bruitparif.fr> , <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.anses.fr>)

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples :

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées. La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil.

Les populations socialement défavorisées sont plus exposées au bruit, car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports. Elles sont en outre les plus concernées par les expositions au bruit cumulées avec d'autres types de nuisances : bruit et agents chimiques toxiques pour le système auditif dans le milieu de travail ouvrier ; bruit et températures extrêmes – chaudes ou froides dans les habitats insalubres – ; bruit et pollution atmosphérique dans les logements à proximité des grands axes routiers ou des industries, etc. Ce cumul contribue à une mauvaise qualité de vie qui se répercute sur l'état de santé.

Perturbations du sommeil – à partir de 30 dB(A)

L'audition est en veille permanente, l'oreille n'a pas de paupières ! Pendant le sommeil la perception auditive demeure : les sons parviennent à l'oreille et sont transmis au cerveau qui interprète les signaux reçus. Si les bruits entendus sont reconnus comme habituels et acceptés, ils n'entraîneront pas de réveils des personnes exposées. Mais ce travail de perception et de reconnaissance des bruits se traduit par de nombreuses réactions physiologiques, qui entraînent des répercussions sur la qualité du sommeil.

Occupant environ un tiers de notre vie, le sommeil est indispensable pour récupérer des fatigues tant physiques que mentales de la période de veille. Le sommeil n'est pas un état unique mais une succession d'états, strictement ordonnés : durée de la phase d'endormissement, réveils, rythme des changements de stades (sommeil léger, sommeil profond, périodes de rêves). Des niveaux de bruits élevés ou l'accumulation d'événements sonores perturbent cette organisation complexe de la structure du sommeil et entraînent d'importantes conséquences sur la santé des personnes exposées alors même qu'elles n'en ont souvent pas conscience.

Perturbations du temps total du sommeil :

- Durée plus longue d'endormissement : il a été montré que des bruits intermittents d'une intensité maximale de 45 dB(A) peuvent augmenter la latence d'endormissement de plusieurs minutes ;
- Éveils nocturnes prolongés : le seuil de bruit provoquant des éveils dépend du stade dans lequel est plongé le dormeur, des caractéristiques physiques du bruit et de la signification de ce dernier (par exemple, à niveau sonore égal, un bruit d'alarme réveillera plus facilement qu'un bruit neutre) ; des éveils nocturnes sont provoqués par des bruits atteignant 55 dB(A) ;
- Éveil prématuré non suivi d'un ré-endormissement : aux heures matinales, les bruits peuvent éveiller plus facilement un dormeur et l'empêcher de retrouver le sommeil.

Modification des stades du sommeil : la perturbation d'une séquence normale de sommeil est observée pour un niveau sonore de l'ordre de 50 dB(A) même sans qu'un réveil soit provoqué ; le phénomène n'est donc pas perçu consciemment par le dormeur. Ces changements de stades, souvent accompagnés de mouvements corporels, se font au détriment des stades de sommeil les plus profonds et au bénéfice des stades de sommeil les plus légers.

À plus long terme : si la durée totale de sommeil peut être modifiée dans certaines limites sans entraîner de modifications importantes des capacités individuelles et du comportement, les répercussions à long terme d'une réduction quotidienne de la durée du sommeil sont plus critiques. Une telle privation de sommeil entraîne une fatigue chronique excessive et de la somnolence, une réduction de la motivation de travail, une baisse des performances, une anxiété chronique. Les perturbations chroniques du sommeil sont sources de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents.

L'organisme ne s'habitue jamais complètement aux perturbations par le bruit pendant les périodes de sommeil: si cette accoutumance existe sur le plan de la perception, les effets, notamment cardio-vasculaires, mesurés au cours du sommeil montrent que les fonctions physiologiques du dormeur restent affectées par la répétition des perturbations sonores.

Interférence avec la transmission de la parole – à partir de 45 dB(A)

La compréhension de la parole est compromise par le bruit. La majeure partie du signal acoustique dans la conversation est située dans les gammes de fréquences moyennes et aiguës, en particulier entre 300 et 3 000 hertz. L'interférence avec la parole est d'abord un processus masquant, dans lequel les interférences par le bruit rendent la compréhension difficile voire impossible. Outre la parole, les autres sons de la vie quotidienne seront également perturbés par une ambiance sonore élevée : écoute des médias et de musique, perception de signaux utiles tels que les carillons de porte, la sonnerie du téléphone, le réveille-matin, des signaux d'alarmes.

La compréhension de la parole dans la vie quotidienne est influencée par le niveau sonore, par la prononciation, par la distance, par l'acuité auditive, par l'attention mais aussi par les bruits interférents. Pour qu'un auditeur avec une audition normale comprenne parfaitement la parole, le taux signal/bruit (c.-à-d. la différence entre le niveau de la parole et le niveau sonore du bruit interférent) devrait être au moins de 15 dB(A). Puisque le niveau de pression acoustique du discours normal est d'environ 60 dB(A), un bruit parasite de 45 dB(A) ou plus, gêne la compréhension de la parole dans les plus petites pièces.

La notion de perturbation de la parole par les bruits interférents provenant de la circulation s'avère très importante pour les établissements d'enseignement où la compréhension des messages pédagogiques est essentielle. L'incapacité à comprendre la parole a pour résultat un grand nombre de handicaps personnels et de changements comportementaux. Les personnes

particulièrement vulnérables sont celles souffrant d'un déficit auditif, les personnes âgées, les enfants en cours d'apprentissage du langage et de la lecture, et les individus qui ne dominent pas le langage parlé.

Effets psycho physiologiques – 65-70 dB(A)

Chez les travailleurs exposés au bruit, et les personnes vivant près des aéroports, des industries et des rues bruyantes, l'exposition au bruit peut avoir un impact négatif sur leurs fonctions physiologiques. L'impact peut être temporaire mais parfois aussi permanent. Après une exposition prolongée, les individus sensibles peuvent développer des troubles permanents, tels que de l'hypertension et une maladie cardiaque ischémique. L'importance et la durée des troubles sont déterminées en partie par des variables liées à la personne, son style de vie et ses conditions environnementales. Les bruits peuvent également provoquer des réponses réflexes, principalement lorsqu'ils sont peu familiers et soudains.

Les travailleurs exposés à un niveau élevé de bruit industriel pendant 5 à 30 ans peuvent souffrir de tension artérielle et présenter un risque accru d'hypertension. Des effets cardio-vasculaires ont été également observés après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de LAeq 24 h de 65-70db(A). Bien que l'association soit rare, les effets sont plus importants chez les personnes souffrant de troubles cardiaques que pour celles ayant de l'hypertension. Cet accroissement limité du risque est important en termes de santé publique dans la mesure où un grand nombre de personnes y est exposé.

Effets sur les performances

Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Bien que l'éveil dû au bruit puisse conduire à une meilleure exécution de tâches simples à court terme, les performances diminuent sensiblement pour des tâches plus complexes. La lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation sont parmi les fonctions cognitives les plus fortement affectées par le bruit. Le bruit peut également distraire et des bruits soudains peuvent entraîner des réactions négatives provoquées par la surprise ou la peur.

Dans les écoles autour des aéroports, les enfants exposés au trafic aérien, ont des performances réduites dans l'exécution de tâches telles que la correction de textes, la réalisation de puzzles difficiles, les tests d'acquisition de la lecture et les capacités de motivation. Il faut admettre que certaines stratégies d'adaptation au bruit d'avion, et l'effort nécessaire pour maintenir le niveau de performance ont un prix. Chez les enfants vivant dans les zones plus bruyantes, le système sympathique réagit davantage, comme le montre l'augmentation du niveau d'hormone de stress ainsi qu'une tension artérielle au repos élevée. Le bruit peut également produire des troubles et augmenter les erreurs dans le travail, et certains accidents peuvent être un indicateur de réduction des performances.

Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne

Le bruit peut produire un certain nombre d'effets sociaux et comportementaux aussi bien que des gênes. Ces effets sont souvent complexes, subtils et indirects et beaucoup sont supposés provenir de l'interaction d'un certain nombre de variables auditives. La gêne engendrée par le bruit de l'environnement peut être mesurée au moyen de questionnaires ou par l'évaluation de la perturbation due à des activités spécifiques. Il convient cependant d'admettre qu'à niveau égal des bruits différents, venant de la circulation et des activités industrielles, provoquent des gênes de différente amplitude. Ceci s'explique par le fait que la gêne des populations dépend non seulement des caractéristiques du bruit, y compris sa source, mais également dans une

grande mesure de nombreux facteurs non-acoustiques, à caractère social, psychologique, ou économique. La corrélation entre l'exposition au bruit et la gêne générale, est beaucoup plus haute au niveau d'un groupe qu'au niveau individuel. Le bruit au-dessus de 80 dB(A) peut également réduire les comportements de solidarité et accroître les comportements agressifs. Il est particulièrement préoccupant de constater que l'exposition permanente à un bruit de niveau élevé peut accroître le sentiment d'abandon chez les écoliers.

On a observé des réactions plus fortes quand le bruit est accompagné des vibrations et contient des composants de basse fréquence, ou quand le bruit comporte des explosions comme dans le cas de tir d'armes à feu. Des réactions temporaires, plus fortes, se produisent quand l'exposition au bruit augmente avec le temps, par rapport à une exposition au bruit constante. Dans la plupart des cas, les indicateurs LAeq, 24 h et Lden sont des approximations acceptables d'exposition au bruit pour ce qui concerne la gêne éprouvée. Cependant, on estime de plus en plus souvent que tous les paramètres devraient être individuellement évalués dans les recherches sur l'exposition au bruit, au moins dans les cas complexes. Il n'y a pas de consensus sur un modèle de la gêne totale due à une combinaison des sources de bruit dans l'environnement.

Effets biologiques extra-auditifs : le stress

Les effets biologiques du bruit ne se réduisent pas uniquement à des effets auditifs : des effets non spécifiques peuvent également apparaître. Du fait de l'étroite interconnexion des voies nerveuses, les messages nerveux d'origine acoustique atteignent de façon secondaire d'autres centres nerveux et provoquent des réactions plus ou moins spécifiques et plus ou moins marquées au niveau de fonctions biologiques ou de systèmes physiologiques autres que ceux relatifs à l'audition.

Ainsi, en réponse à une stimulation acoustique, l'organisme réagit comme il le ferait de façon non spécifique à toute agression, qu'elle soit physique ou psychique. Cette stimulation, si elle est répétée et intense, entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, à la longue, peut induire un état de fatigue, voire d'épuisement. Cette fatigue intense constitue le signe évident du « stress » subi par l'individu et, au-delà de cet épuisement, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée aux stimulations et aux agressions extérieures et voir ainsi ses systèmes de défense devenir inefficaces.

Les effets sur le système cardiovasculaire

Un état de stress créé par une exposition au bruit entraîne la libération excessive d'hormones telles que le cortisol ou les catécholamines (adrénaline, dopamine). C'est l'augmentation de ces hormones qui peut engendrer des effets cardiovasculaires. Le cortisol est une hormone sécrétée par le cortex. Cette hormone gère le stress et a un rôle important dans la régulation de certaines fonctions de l'organisme. Le profil de cortisol montre normalement une variation avec un taux bas la nuit et haut le matin. À la suite d'une longue exposition stressante, la capacité pour l'homme de réguler son taux de cortisol (baisse la nuit) peut être inhibée.

L'augmentation de la tension artérielle et l'augmentation des pulsations cardiaques sont des réactions cardiovasculaires pouvant être associées à une augmentation du stress

Effets subjectifs et comportementaux du bruit

La façon dont le bruit est perçu a un caractère éminemment subjectif. Compte tenu de la définition de la santé donnée par l'Organisation Mondiale de la Santé en 1946 (« un état de complet bien-être physique, mental et social et pas seulement l'absence de maladies »), les effets subjectifs du bruit doivent être considérés comme des événements de santé à part entière. La gêne « sensation de désagrément, de déplaisir provoquée par un facteur de l'environnement

(exemple : le bruit) dont l'individu ou le groupe connaît ou imagine le pouvoir d'affecter sa santé » (OMS, 1980), est le principal effet subjectif évoqué.

Le lien entre gêne et intensité sonore est variable : la mesure physique du bruit n'explique qu'une faible partie, au mieux 35%, de la variabilité des réponses individuelles au bruit. L'aspect « qualitatif » est donc également essentiel pour évaluer la gêne. Par ailleurs, la plupart des enquêtes sociales ou socio-acoustiques ont montré qu'il est difficile de fixer le niveau précis où commence l'inconfort.

Un principe consiste d'ailleurs à considérer qu'il y a toujours un pourcentage de personnes gênées, quel que soit le niveau seuil de bruit. Pour tenter d'expliquer la gêne, il faut donc aller plus loin et en particulier prendre en compte des facteurs non acoustiques :

- De nombreux facteurs individuels, qui comprennent les antécédents de chacun, la confiance dans l'action des pouvoirs publics et des variables socio-économiques telles que la profession, le niveau d'éducation ou l'âge ;
- Des facteurs contextuels : un bruit choisi est moins gênant qu'un bruit subi, un bruit prévisible est moins gênant qu'un bruit imprévisible, etc ;
- Des facteurs culturels : par exemple, le climat, qui détermine généralement le temps qu'un individu passe à l'intérieur de son domicile, semble être un facteur important dans la tolérance aux bruits.

En dehors de la gêne, d'autres effets du bruit sont habituellement décrits : les effets sur les attitudes et le comportement social (agressivité et troubles du comportement, diminution de la sensibilité et de l'intérêt à l'égard d'autrui), les effets sur les performances (par exemple, dégradation des apprentissages scolaires), l'interférence avec la communication.

Déficit auditif dû au bruit – 80 dB(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.

Les bruits de l'environnement, ceux perçus au voisinage des infrastructures de transport ou des activités économiques, n'atteignent pas des intensités directement dommageables pour l'appareil auditif. Par contre le bruit au travail, l'écoute prolongée de musiques amplifiées à des niveaux élevés et la pratique d'activités de loisir tels que le tir ou les activités de loisirs motorisés exposent les personnes à des risques d'atteinte grave de l'audition.

Le déficit auditif est défini comme l'augmentation du seuil de l'audition. Des déficits d'audition peuvent être accompagnés d'acouphènes (bourdonnements ou sifflements). Le déficit auditif dû au bruit se produit d'abord pour les fréquences aiguës (3 000-6 000 hertz, avec le plus grand effet à 4 000 hertz. La prolongation de l'exposition à des bruits excessifs aggrave la perte auditive qui s'étendra à la fréquence plus grave 2000 hz et moins) qui sont indispensables pour la communication et compréhension de la parole.

Partout dans le monde entier, le déficit auditif dû au bruit est le plus répandu des dangers professionnels.

L'ampleur du déficit auditif dans les populations exposées au bruit sur le lieu de travail dépend de la valeur de LAeq, 8h, du nombre d'années d'exposition au bruit, et de la sensibilité de l'individu. Les hommes et les femmes sont de façon égale concernés par le déficit auditif dû au bruit. Le bruit dans l'environnement avec un LAeq 24h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie. Pour des adultes exposés à un bruit important sur le lieu de travail, la limite de bruit est fixée aux niveaux de pression acoustique maximaux de 140 dB, et l'on estime que la même limite est appropriée pour ce qui concerne le bruit dans l'environnement. Dans le cas des enfants, en prenant en compte leur habitude de jouer avec des jouets bruyants, la pression acoustique maximale ne devrait jamais excéder 120 dB.

La conséquence principale du déficit auditif est l'incapacité de comprendre le discours dans des conditions normales, et ceci est considéré comme un handicap social grave.

2.3. Le coût social du bruit en France

Le bruit constitue une préoccupation majeure des Français dans leur vie quotidienne, que ce soit au sein de leur logement, dans leurs déplacements, au cours de leurs activités de loisirs ou encore sur leur lieu de travail. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le bruit représente le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe, derrière la pollution atmosphérique : de l'ordre de 20 % de la population européenne (soit plus de 100 millions de personnes) est exposée de manière chronique à des niveaux de bruit préjudiciables à la santé humaine.

En 2021, l'ADEME, en coopération avec le Conseil National du Bruit a réalisé une évaluation du coût social du bruit en France.

Dans cette étude, le coût social est attribué à trois familles de sources de bruit : le transport, le voisinage et le milieu du travail.

Pour chacune de ces familles, ont été distingués :

- les effets sanitaires induits par le bruit : gêne, perturbations du sommeil, maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, trouble de la santé mentale, difficultés d'apprentissage, médication, hospitalisation, maladies et accidents professionnels.
- les effets non sanitaires induits par le bruit : pertes de productivité et dépréciation immobilière

Le coût social du bruit en France est ainsi estimé à 147,1 milliards d'euros par an, sur la base des données et connaissances disponibles. 66,5% de ce coût social, soit 97,8 Md€/an, correspond au bruit des transports, principalement le bruit routier qui représente 54,8 % du coût total, suivi du bruit ferroviaire (7,6 %) et du bruit aérien (4,1 %).

Le coût social lié au bruit de voisinage, pour lequel il existe très peu de données chiffrées, est évalué à 26,3 Md€/an (17,9 % du coût total) ; il se décompose en bruit émis par les particuliers (12,1 %), bruit des chantiers (3,6 %) et bruit généré dans l'environnement par les activités professionnelles (2,2 %).

Enfin, le coût social du bruit dans le milieu du travail, estimé à 21 Md€/an (14,2 % du total), se répartit entre les milieux industriel et tertiaire, scolaire et hospitalier.

Une part importante des coûts sociaux du bruit peut être néanmoins évitée en exploitant les co-bénéfices avec d'autres enjeux écologiques, comme la réduction de la pollution atmosphérique.

Pour en savoir plus : **Le coût social du bruit en France – Estimation du coût social du bruit en France et analyse de mesures d'évitement simultané du coût social du bruit et de la pollution de l'air. Rapport d'étude et synthèse :** <https://librairie.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruit-en-france.html>

3. Le cadre réglementaire européen et le contexte du PPBE de l'État dans l'Yonne

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 nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant.

Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, et la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

- Les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-12 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- les articles R. 572-3, R. 572-5 et R. 572-8 du code de l'environnement définissent les infrastructures concernées et le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- L'arrêté du 14 avril 2017 modifié par l'arrêté du 26 décembre 2017 et l'arrêté du 10 juin 2020, définit les agglomérations concernées
- L'arrêté du 4 avril 2006 modifié fixe les modes de mesure et de calcul, les calculs d'évaluation des effets nuisibles, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.

3.1. Cadre réglementaire du PPBE

3.1.1. Cadre réglementaire général : sources de bruit concernées et autorités compétentes

Les sources de bruit concernées par la directive au titre de la quatrième échéance sont les suivantes :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 24 avril 2018.

La mise en œuvre de la directive s'est déroulé en plusieurs phases, en fonction de la taille des infrastructures et des agglomérations concernées.

Première échéance :

Le 30 juin 2007 pour les cartes stratégiques de bruit et le 18 juillet 2008 pour les plans d'actions correspondants.

- Établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour, et les grands aéroports ;

Dans l'Yonne, ces cartes de bruit 1^{re} échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 10 juin 2010.

Le PPBE des grandes infrastructures de l'État au titre de la première échéance a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 23 février 2013.

Deuxième échéance :

Le 30 juin 2012 pour les cartes stratégiques de bruit et le 18 juillet 2013 pour les plans d'actions correspondants.

- Établissement des cartes de bruit et des PPBE correspondants pour les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic supérieur à 82 trains/jour et les grands aéroports ;

Dans l'Yonne, ces cartes de bruit 2^{ème} échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 19 avril 2013 .

Le PPBE des grandes infrastructures de l'État au titre de la deuxième échéance a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 26 juin 2015.

Troisième échéance :

Pour la troisième échéance, les mêmes seuils que l'échéance 2 ont été appliqués pour fixer la liste actualisée des grandes infrastructures de transports terrestres concernées.

Les cartes de bruit stratégiques devaient être adoptées au 30 juin 2017 et les plans d'actions correspondants pour le 18 juillet 2018.

Dans l'Yonne, ces cartes de bruit 3^e échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 13 décembre 2018.

Le PPBE des grandes infrastructures de l'État au titre de la troisième échéance a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 26 décembre 2019.

Remarque : la directive ne s'applique pas au bruit produit par la personne exposée elle-même, au bruit résultant des activités domestiques, aux bruits de voisinage, au bruit perçu sur les liens de travail ou à l'intérieur des moyens de transport, ni au bruit résultant d'activités militaires dans les zones militaires.

Les autorités compétentes :

Il existe une pluralité d'autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE.

Autorités compétentes	Cartes de bruit	PPBE
Agglomérations	EPCI / communes	EPCI / communes
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	Conseil départemental et communes
Voies ferrées	Préfet	Préfet
Grands aéroports	Préfet	Préfet

Les cartes et PPBE doivent être réexaminés et, le cas échéant, révisés une fois au moins tous les 5 ans. Ces documents, une fois adoptés, sont valables pour 5 ans.

3.1.2. Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures de l'État

Dans le département de l'Yonne, les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures (4^{ème} échéance) ont été arrêtées par le préfet le 30 janvier 2023, conformément aux articles L.572-4 et R. 572-7 du code de l'environnement.

Les cartes sont disponibles sur le site internet de la préfecture :

<https://www.yonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Protection-de-l-environnement/Bruit>

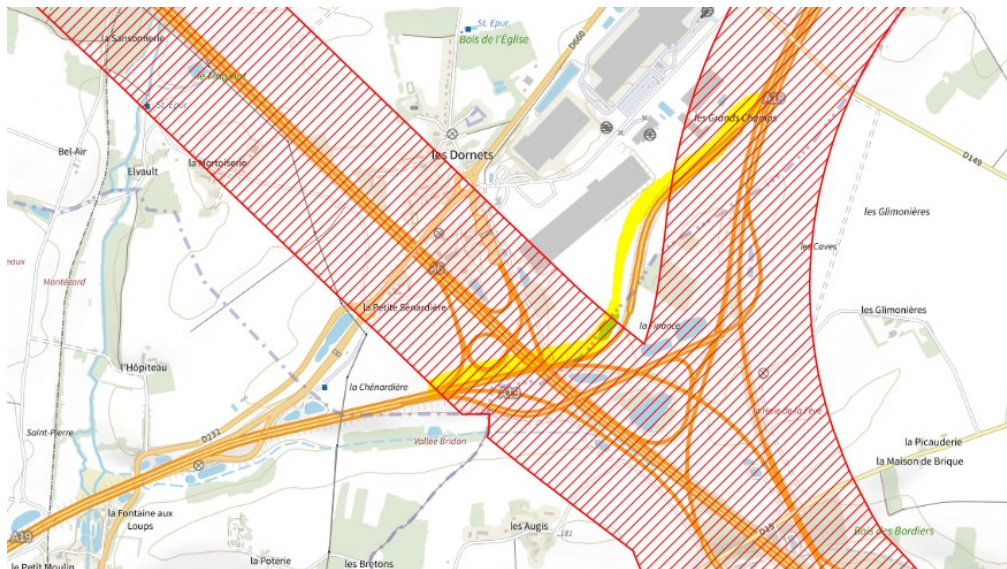
3.2. Infrastructures concernées par le PPBE de l'État

Le présent PPBE concerne :

- Les routes nationales (concédées et non concédées) supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules.
- Les voies ferrées conventionnelles supportant un trafic annuel de plus de 30 000 passages de train par an
- Les lignes à grande vitesse (LGV) supportant un trafic annuel de plus de 30 000 passages de train par an.

Routes nationales concédées (autoroutes)

Le réseau COFIROUTE possède 2 kilomètres d'autoroute dans le département et n'est pas concerné par le PPBE État échéance 4.



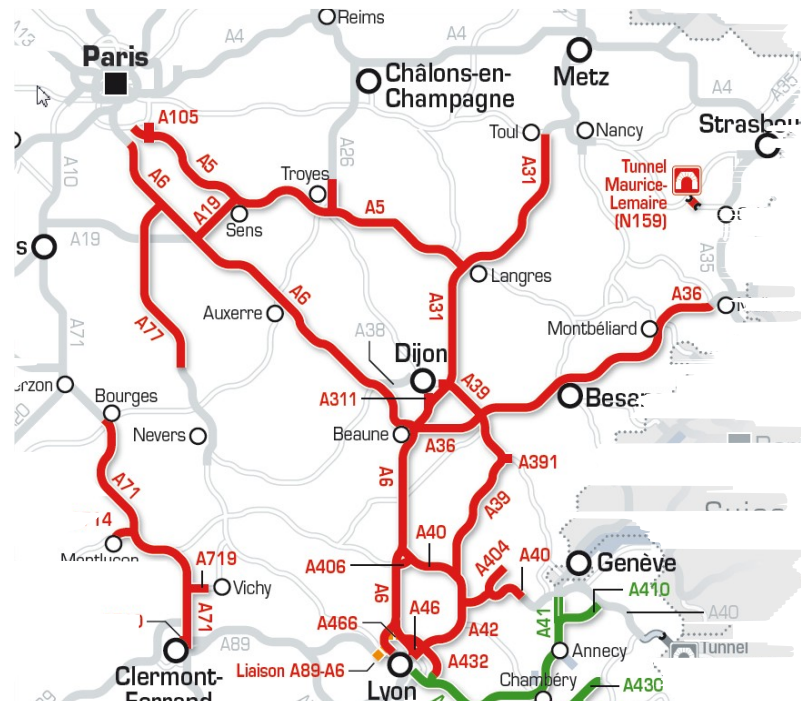
Le réseau de la société APRR concerné dans le département de l'Yonne est le suivant :

Autoroute	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur concernée par le PPBE	Gestionnaire
A 19	0 + 0	31 + 800	31,8	APRR
A 5	46 + 750	88 + 720	41,97	APRR
A 6	106 + 080	219 + 490	113,41	APRR

La société APRR exploite l'autoroute A5 sur le département de l'Yonne sur un linéaire d'environ 42 kilomètres. L'autoroute traverse les communes de Vinneuf, Courlon, Serbonnes, Michery, Gisy les nobles, La Chapelle sur oreuse, Soucy, Voisines, Fontaine la gaillarde, Les Clérimois, Foissy sur vanne, Lailly, Molinons, Villeneuve l'archevêque et Bagneaux.

La société APRR exploite l'autoroute A6 sur le département de l'Yonne sur un linéaire d'environ 113 kilomètres. L'autoroute traverse les communes de Piffonds, Saint Loup d'ordon, Cudot, Précy sur vrin, Sépeaux saint romain, Montholon, Senan, Valravillon, Fleury la vallée, Branches, Gurgy, Monéteau, Auxerre, Venoy, Chitry, Saint Cyr les colons, Lichères près aigremont, Nity, Joux la ville, Sainte colombe, Provency, Athié, Sauvigny le bois, Magny, Sceaux, Saint André en terre plaine, Guillon en terre plaine, Savigny en terre plaine et Sauvigny le beuréal.

La société APRR exploite l'autoroute A19 sur le département de l'Yonne sur un linéaire d'environ 32 kilomètres. L'autoroute traverse les communes de Cuy, Saint-Denis les Sens, Courtois, Nailly, Villebougis, Villeroy, Subligny, Villeneuve la dondagre, Courtoin, Vernoy et Savigny sur clairs.

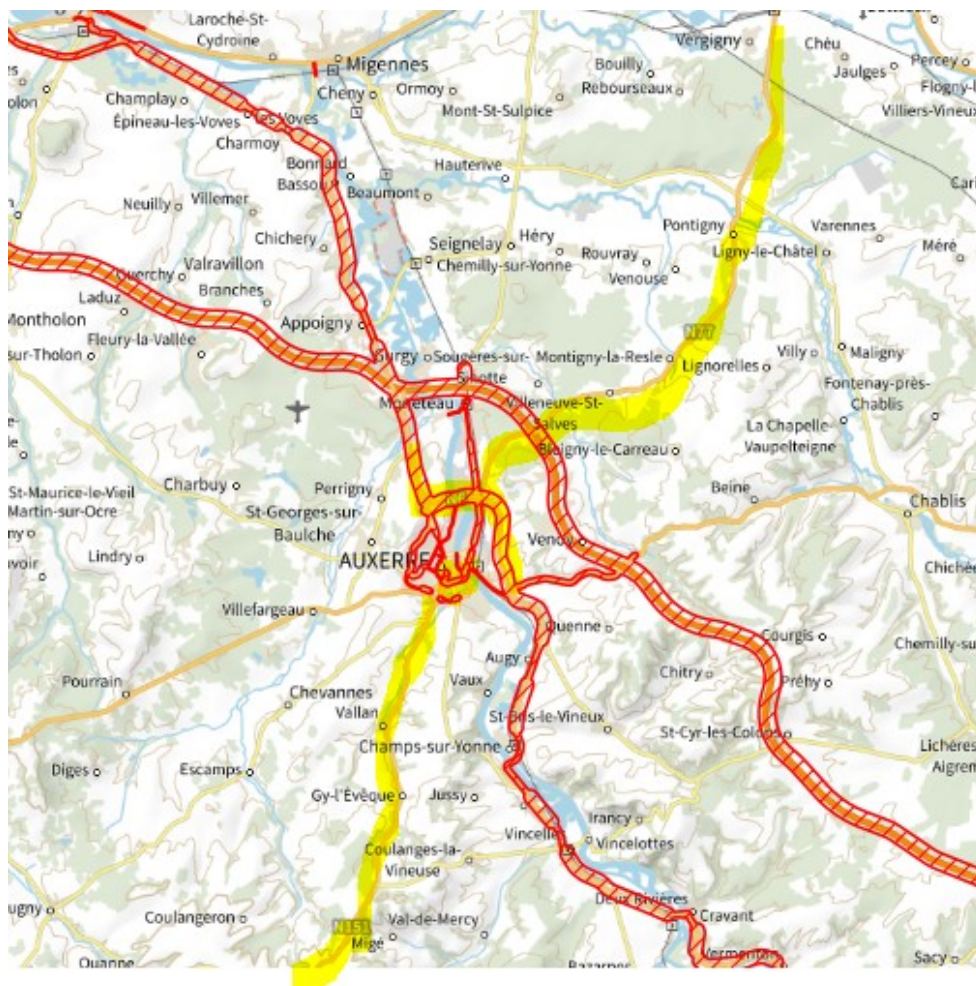


Carte du réseau autoroutier concédé de l'Yonne

Routes nationales non concédées

Le réseau routier national concerné dans le département de l'Yonne. Sur un linéaire d'environ 89 kilomètres, seuls 18 km sont concernés par le PPBE État soit :

Les infrastructures concernées par le PPBE État						
Axe	Début	Fin	PR début	PR fin	Linéaire (km)	Gestionnaire
RN6	Sortie A6 Nord	RN65	78+800	88+661	9,861	DIR-CE
RN65	Sortie A6 Sud	RD606	0+000	4+620	4,620	DIR-CE
RN77	Pont Paul Bert à Auxerre	RN6	0+000	2+790	2,834	DIR-CE
Total linéaire					17,315	



La DIR Centre-Est (DIR CE) est en charge de l'entretien du réseau national sur le département de l'Yonne.

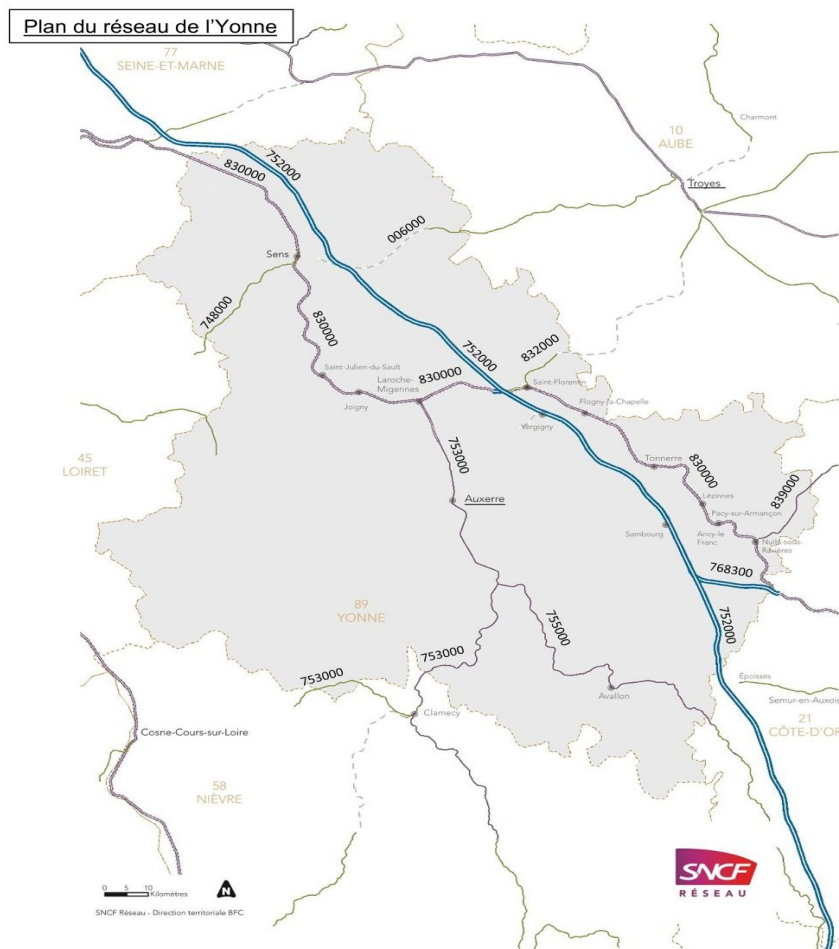
Lignes ferroviaires

Le réseau ferroviaire concerné dans le département de l'Yonne est le suivant :

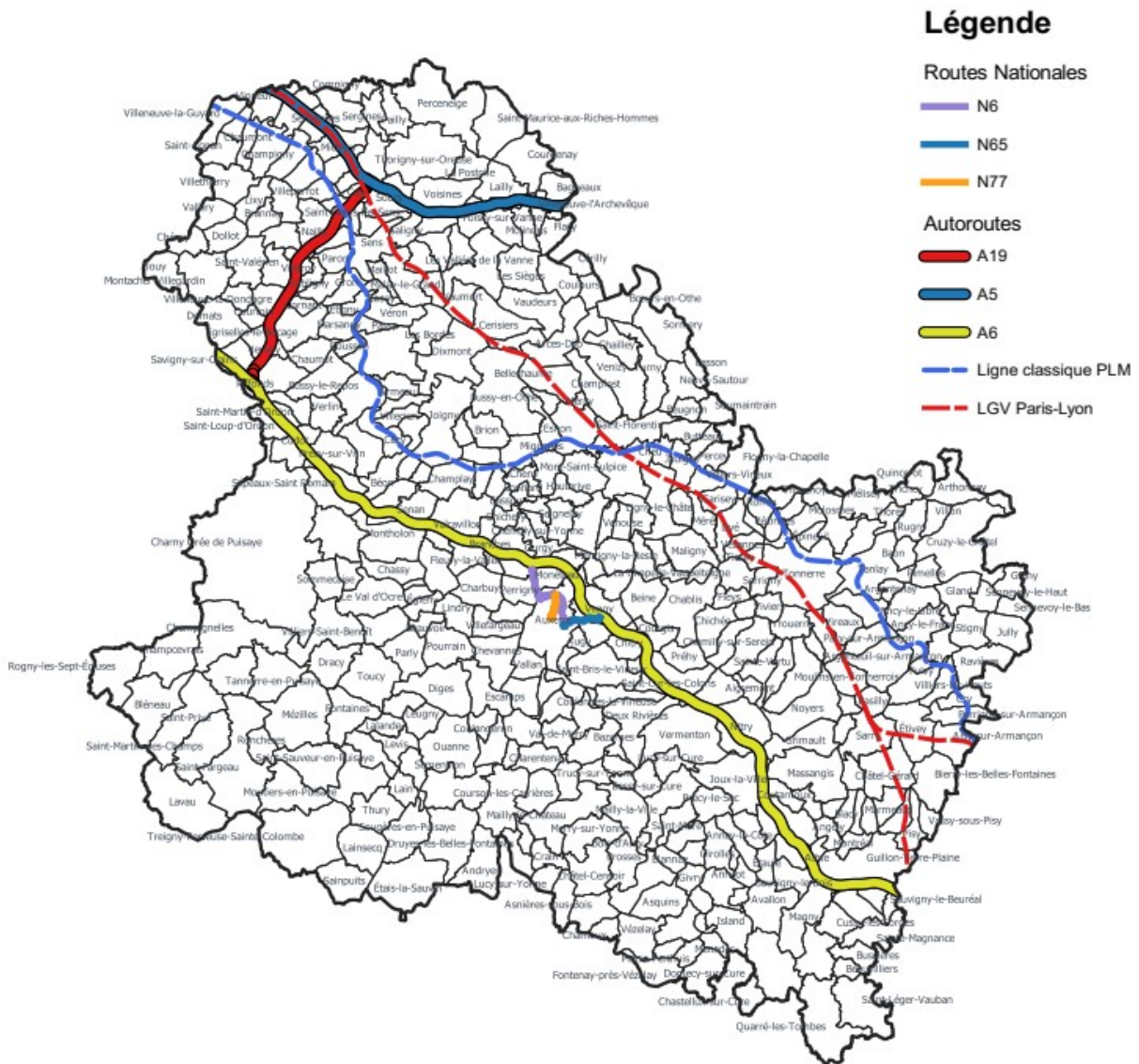
e ferrée	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur	Gestionnaire
Ligne LGV Sud-Est 752000	Limite Seine et Marne	Limite Côte d'Or	126,20 km	SNCF Réseau
Ligne PLM 830000	Limite Seine et Marne	Limite Côte d'Or	147,40 km	SNCF Réseau

La carte ci-après présente les infrastructures concernées par le PPBE 4^e échéance pour le département de l'Yonne. Les cartes de bruit concernant ces grandes infrastructures routières et ferroviaire ont été approuvées par le Préfet de l'Yonne:

- Arrêté n° DDT-SHBS-USR-2022-0037 du 28 juin 2022 pour le réseau routier national concédé : Autoroutes A6, A5 et A19,
- Arrêté n° DDT-SHBS-USR-2023-0001 du 30 janvier 2023 pour le réseau routier national non concédé (routes nationales 6,77,65,151), le réseau ferroviaire de la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM) et de la ligne LGV.



Carte du réseau ferroviaire de l'Yonne



RÉSEAU DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES CONCERNÉES PAR LE PPBE

DDT 89/Unité Sécurité Routière
 ©IGN - Extrait des fichiers BD Cartho®
 Reproduction interdite

Réalisation le 06/02/24

Infrastructures du département de l'Yonne concernées par le PPBE quatrième échéance.

3.3. Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État

3.3.1. Organisation de la démarche

Le comité départemental bruit dans l'environnement de l'Yonne, présidé par le préfet, a été mis en place dans le cadre de l'application de la directive du bruit, pour répondre aux objectifs suivants :

- Suivre l'établissement des cartes de bruit des grandes infrastructures et les PPBE pour lesquels le préfet a compétence ;
- Suivre l'avancement des cartes d'agglomérations et des PPBE dont la réalisation relève de la compétence des collectivités locales ;
- Assurer la coordination de l'ensemble des cartes de bruit et des PPBE du département ;
- Définir les modalités de porter à la connaissance du public de l'information pour les infrastructures pour lesquels le préfet a compétence, et assurer la cohérence de l'information au niveau du département ;
- Assurer la remontée d'information à l'administration centrale (Direction Générale de la Prévention des Risques – mission bruit et agents physiques) en vue de leur transmission à la Commission européenne et en informer les membres du comité de suivi.

Il regroupe notamment toutes les autorités compétentes, les gestionnaires d'infrastructures, les agences, administrations et techniciens concernées.

Le projet de PPBE, le résultat de la consultation du public et enfin le document final sont présentés au comité départemental bruit.

C'est la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne, sous l'autorité du Préfet qui pilote les démarches de l'État (cartographie, PPBE), assiste les collectivités et assure le secrétariat du comité départemental bruit.

Le PPBE de l'État dans l'Yonne est l'aboutissement d'une démarche partenariale avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes (APRR) , la direction régionale de SNCF Réseau (gestionnaire des voies ferrées), la direction interdépartementale de la route DIR-Centre Est avec le conseil et l'assistance du Cerema.

La rédaction du PPBE de l'État a été pilotée par la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne.

3.3.2. Cinq grandes étapes pour l'élaboration

1. Une première étape de diagnostic a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations. L'objectif de cette étape a été d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation.

2. À l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde étape de définition des mesures de protection a été réalisée par les différents gestionnaires. Ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du présent PPBE.

3. À partir des propositions faites par les différents gestionnaires, un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées a été rédigé.

4. Ce projet a été porté à la consultation du public comme le prévoit l'article R. 572-9 du code de l'environnement entre le 14 mars et le 14 mai 2024.



AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC

PROJET DE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (P.P.B.E. quatrième échéance) de l'État, dans le département de l'Yonne, sera soumis à la consultation du public pour une période de deux mois, à compter du 14 mars au 14 mai 2024 conformément à l'article R.572-9 du code de l'environnement.

Ce document sera mis à la disposition du public, à la Direction départementale des territoires de l'Yonne, à Auxerre, aux heures habituelles d'ouverture au public avec un registre où les observations seront consignées, ainsi qu'une adresse de messagerie à partir de laquelle les avis pourront être consignés : <http://www.yonne.gouv.fr/>

5. À l'issue de cette consultation, aucune observation n'a été recueillie pour le PPBE de l'État.

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et les suites qui leur ont été données (faisant l'objet du chapitre 11 du présent document), constituent le PPBE arrêté par le préfet et publié sur les sites internet des services de l'État dans l'Yonne.

<https://www.yonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Protection-de-l-environnement/Bruit>

Les services de l'État dans l'Yonne

Nous contacter Paramètres d'affichage

Rechercher

Actualités > Actions de l'État > Services de l'État > Publications > Démarches >

Accueil > Actions de l'État > Environnement > Protection de l'environnement > Bruit > Cartes de bruits stratégiques > Cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transports terrestres

Cartes de bruit stratégiques des infrastructures de transports terrestres

Mis à jour le 22/03/2023

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement vise à quantifier de façon harmonisée l'exposition au bruit des infrastructures des transports terrestres dans tous les États membres. Cette directive a été transposée en droit français par la loi du 26 octobre 2005.

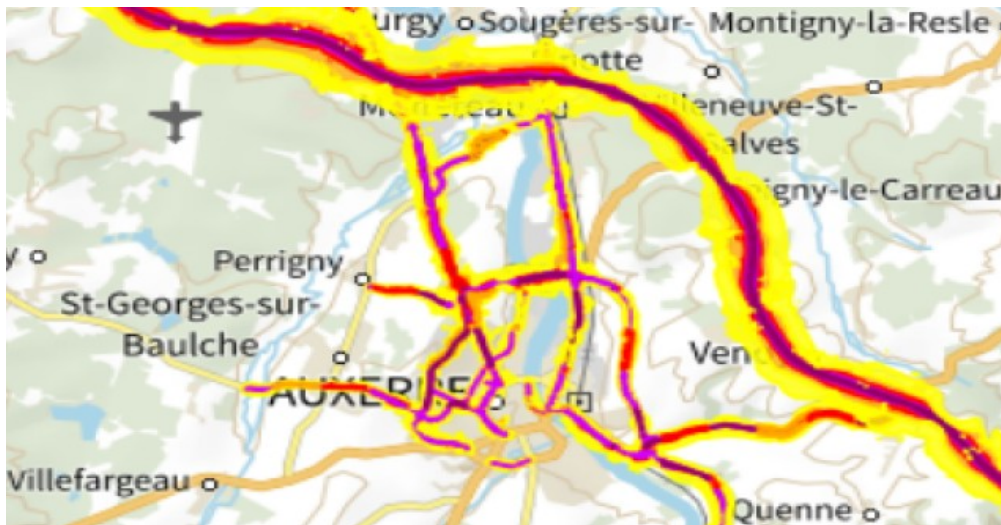
3.4. Principaux résultats du diagnostic

Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme.

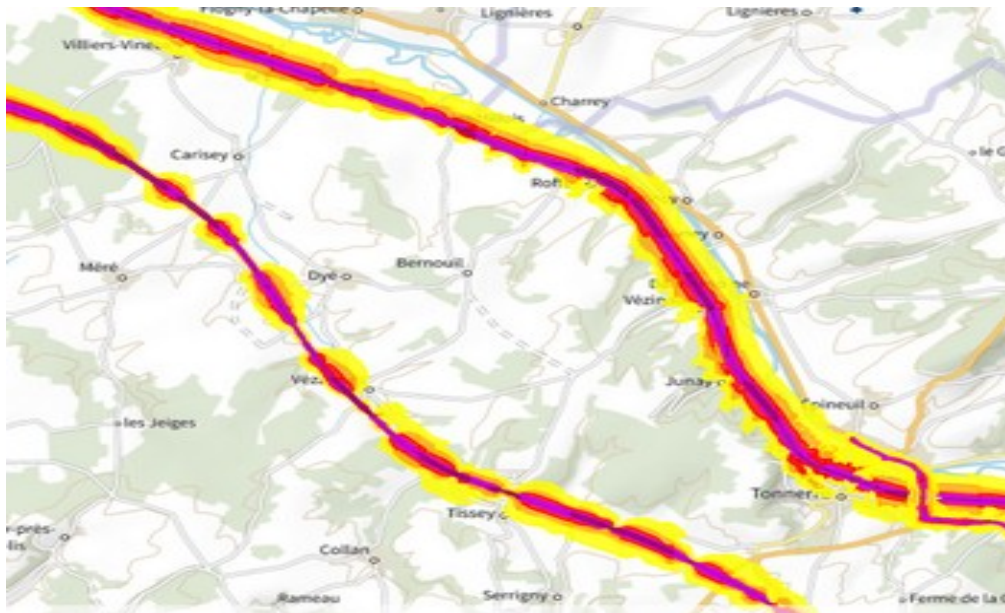
Il s'agit de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures ; les secteurs subissant du bruit excessif nécessiteront un diagnostic complémentaire.

Le site internet des services de l'État dans l'Yonne où peuvent être consultées les cartes de bruit routières et ferroviaires est le suivant :

<https://www.yonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Protection-de-l-environnement/Bruit>



Carte de bruit routier

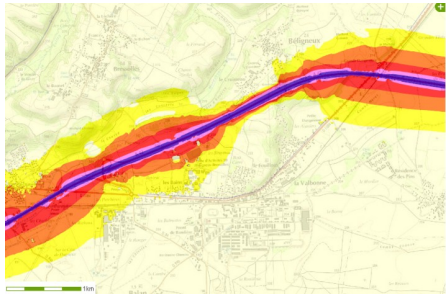
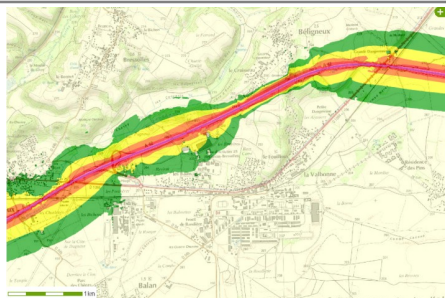
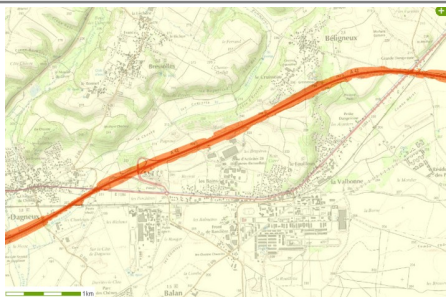
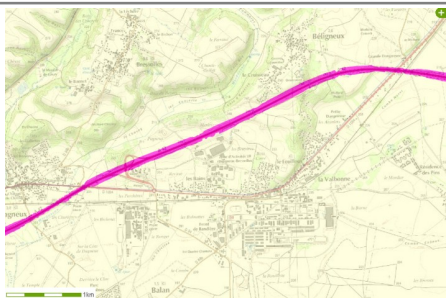


carte de bruit ferroviaire

Comment sont élaborées les cartes de bruit ?

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne, L_{den} (pour les 24 heures) et L_n (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Il existe quatre types de cartes de bruit :

	<p>Carte de type « a » indicateur L_{den} Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_{den} (période de 24 h), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le L_{den}.</p>
	<p>Carte de type « a » indicateur L_n Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_n (période nocturne), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
	<p>Carte de type « c » indicateur L_{den} Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur L_{den} (période de 24h) Les valeurs limites L_{den} dépendent du type d'infrastructure et figurent au chapitre 4.</p>
	<p>Carte de type « c » indicateur L_n Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur L_n (période nocturne) Les valeurs limites L_n dépendent du type d'infrastructure et figurent au chapitre 4</p>

Les cartes de bruit stratégiques permettent ensuite d'évaluer le nombre de personnes exposées par tranche de niveau de bruit et montrent les secteurs où un dépassement des valeurs limites est potentiellement constaté selon les résultats donnés par modélisation. Comme tout travail de modélisation, l'exercice repose sur un certain nombre d'hypothèses. Les modélisations sont des images de la réalité, avec des limites et des hypothèses que seuls des experts peuvent réellement expliquer.

Décomptes des populations sur le réseau routier et le réseau ferré nationaux :

Le réseau concédé :

Sur le réseau routier concédé, les décomptes des populations réalisés dans le cadre de la directive par les sociétés concessionnaires sont issues d'études détaillées.

Le réseau concédé APRR

Les éléments de cartographie du bruit ont été transmis par la société APRR à la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne.

Les données d'exposition issues de la cartographie du bruit (carte « a ») donnent les résultats suivants :

Indice Lden en dB(A)

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées					Nombre de logements potentiellement exposés				
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
Voie										
A5	41	7	0	89	0	20	6	0	2	0
A6	2697	615	38	23	1	1648	389	29	11	3
A19	8	2	0	0	0	4	1	0	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés					Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés				
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
Voie										
A5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A6	1	0	0	0	0	7	0	0	0	0
A19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Indice Ln en dB(A)

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées					Nombre de logements potentiellement exposés				
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
Voie										
A5	12	1	89	0	0	7	1	2	0	0
A6	2070	225	24	12	1	1275	147	19	5	2
A19	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés					Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés				
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
Voie										
A5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A6	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
A19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Les zones bruyantes étudiées pour identifier les sites à traiter en priorité sont les zones où les habitations sont situées à l'intérieur ou proches des fuseaux L_{den} **68dB(A)** et L_n **62dB(A)** qui correspondent aux seuils des valeurs limites visées l'article R. 572-4 du code de l'environnement. L'identification des bâtiments potentiellement impactés par le dépassement de ces niveaux d'exposition a été réalisée par APRR en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façades des habitations.

Les données issues de la cartographie du bruit (carte « c » correspondant à la cartographie des zones dépassant les valeurs limites) sont les suivantes :

Nombre de personnes, de logements et d'établissements potentiellement exposés à des dépassements de seuil sur 24 h ($L_{den}>68$ dB(A))

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées	Nombre de logements potentiellement exposés
A5	89	2
A6	33	23
A19	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés	Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés
A5	0	0
A6	0	0
A19	0	0

Nombre de personnes, de logements et d'établissements potentiellement exposés à des dépassements de seuil la nuit ($L_n>62$ dB(A))

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées	Nombre de logements potentiellement exposés
A5	89	2
A6	25	15
A19	0	0

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés	Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés
A5	0	0
A6	0	0
A19	0	0

Ces estimations des personnes exposées sont des valeurs statistiques issues de la modélisation.

Ces valeurs restent très théoriques dans la mesure où :

- Il est appliqué un ratio du nombre de personne par rapport à la surface d'un bâtiment et du nombre de niveau;
- Les habitations et bâtiments sensibles ayant fait l'objet de traitement de façades par le passé sont comptabilisés bien qu'ils soient aujourd'hui isolés du bruit ;
- Les niveaux de bruit sont calculés sur la base d'une modélisation pour laquelle peuvent subsister des incertitudes

Le réseau non concédé :

Les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le Cerema. Les décomptes de population et les cartes ainsi produites ont été adressées à la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne.

Les données d'exposition issues de la cartographie du bruit (carte « a ») donnent les résultats suivants :

Indice Lden en dB(A)

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées					Nombre de logements potentiellement exposés				
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
Voie										
N6	81	66	161	2	1	47	39	94	1	0
N65	15	18	18	3	0	9	10	11	2	0
N77	156	99	96	119	60	92	58	56	70	36

Axe	Nombre d'établissement de santé potentiellement exposés					Nombre d'établissement d'enseignement potentiellement exposés				
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
Voie										
N6	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0
N65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N77	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0

Indice Ln en dB(A)

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées					Nombre de logements potentiellement exposés				
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
Voie										
N6	48	187	2	1	0	28	110	1	0	0
N65	16	20	5	0	0	9	12	3	0	0
N77	99	93	118	70	0	58	55	69	41	0

Axe	Nombre d'établissement de santé potentiellement exposés					Nombre d'établissement d'enseignement potentiellement exposés				
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
Voie										
N6	0	0	0	0	0	5	1	2	0	0
N65	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
N77	0	0	0	0	0	2	3	0	1	0

Les zones bruyantes étudiées pour identifier les sites à traiter en priorité sont les zones où les habitations sont situées à l'intérieur ou proches des fuseaux L_{den} **68dB(A)** et L_n **62dB(A)** qui correspondent aux seuils des valeurs limites visées l'article R. 572-4 du code de l'environnement. L'identification des bâtiments potentiellement impactés par le dépassement de ces niveaux d'exposition a été réalisée par DIR-Centre Est en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façades des habitations.

Les données issues de la cartographie du bruit (carte « c ») sont les suivantes :

Nombre de personnes, de logements et d'établissements potentiellement exposés à des dépassements de seuil sur 24 h ($L_{den}>68$ dB(A))

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées	Nombre de logements potentiellement exposés
N6	11	7
N65	9	5
N77	215	127

Axe	Nombre d'établissement de santé potentiellement exposés	Nombre d'établissement d'enseignement potentiellement exposés
N6	0	0
N65	0	0
N77	0	0

Nombre de personnes, de logements et d'établissements potentiellement exposés à des dépassements de seuil la nuit(Ln>62 dB(A))

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées	Nombre de logements potentiellement exposés
N6	2	1
N65	3	2
N77	144	84

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés	Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés
N6	0	0
N65	0	0
N77	0	1

Actuellement, il existe principalement une zone de bruit critique exposée aux valeurs limites de bruit située aux abords de la rue Jean-Jaurés à Auxerre (RN77).

- 139 logements (environ 235 personnes) sont exposés au bruit dépassant les valeurs limites le jour ,
- 87 logements (environ 149 personnes) sont exposés au bruit dépassant les valeurs limites la nuit,
- un établissement d'enseignement exposé au bruit dépassant les valeurs limites la nuit.

Le réseau ferroviaire

Les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le Cerema à partir de données fournies par SNCF Réseau. Les éléments de cartographie du bruit de la SNCF ont été transmis à la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne. Les décomptes de population et les cartes produites ont été adressées à la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne.

Les données d'exposition issues de la cartographie du bruit (carte « a ») donnent les résultats suivants :

Indice Lden en dB(A)

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées					Nombre de logements potentiellement exposés				
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
752000	296	67	29	2	0	174	39	17	1	0
830000	7456	3741	2070	1071	483	4386	2201	1218	630	284

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés					Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés				
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
752000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
830000	4	1	4	4	0	12	5	6	5	1

Indice Ln en dB(A)

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées					Nombre de logements potentiellement exposés				
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
Voie										
752000	37	16	0	0	0	22	9	0	0	0
830000	6550	3268	1763	936	345	3853	1922	1037	550	203

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés					Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés				
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
Voie										
752000	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
830000	9	4	1	4	4	29	12	5	6	6

Les zones bruyantes étudiées pour identifier les sites à traiter en priorité sont les zones où les habitations sont situées à l'intérieur ou proches des fuseaux qui correspondent aux seuils des valeurs limites.

Ces valeurs limites visées l'article R. 572-4 du code de l'environnement sont pour :

- les voies ferrées conventionnelles : **Lden = 73 dB(A) et Ln = 65 dB(A)**;
- les LGV : **Lden = 68 dB(A) et Ln = 62 dB(A)**.

L'identification des bâtiments potentiellement impactés par le dépassement de ces niveaux d'exposition a été réalisée par SNCF-Réseau en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façades des habitations.

Les données issues de la cartographie du bruit (carte « c » cartographiant les zones de dépassement des valeurs limites) sont les suivantes :

Indice L_{den} en dB(A)**Lignes grande vitesse (LGV)**

L _{den}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 68			
LGV 752000	8	5	0	0

Voies ferrées conventionnelles

L _{den}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 73			
voie ferrée conventionnelle 830000	795	468	0	2

Indice L_{night} en dB(A)**Lignes grande vitesse (LGV)**

L_{night}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 62			
LGV 752000	0	0	0	0

Voies ferrées conventionnelles

L_{night}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 65			
voie ferrée conventionnelle 830000	1281	754	8	12

Nombre de personnes, de logements et d'établissements potentiellement exposés à des dépassements de seuil sur 24 h ($L_{den}>73$ dB(A))

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées	Nombre de logements potentiellement exposés
Ligne conventionnelle 830000	795	468

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés	Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés
752000 LGV	0	0
Ligne conventionnelle 830000	0	2

Nombre de personnes, de logements et d'établissements exposés à des dépassements de seuil la nuit ($L_n>65$ dB(A))

Axe	Nombre de personnes potentiellement exposées	Nombre de logements potentiellement exposés
LGV 752000	0	0
Ligne conventionnelle 830000	1281	754

Axe	Nombre d'établissements de santé potentiellement exposés	Nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés
LGV 752000	0	0
Ligne conventionnelle 830000	8	12

Cette estimation des personnes exposées est une valeur statistique issue de la modélisation.

Ces valeurs restent très théoriques dans la mesure où :

- Il est appliqué un ratio du nombre de personne par logement selon la commune ;

- Les habitations et les établissements sensibles ayant fait l'objet de traitement de façades par le passé sont comptabilisés bien qu'ils soient aujourd'hui isolés du bruit ;
- Les niveaux de bruit sont calculés sur la base d'une modélisation dans laquelle peuvent subsister des incertitudes

Évaluation des effets nuisibles sur les réseaux routier et ferrés nationaux

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose-effet des effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. L'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement introduit une méthode de quantification des personnes exposées à trois de ces effets nuisibles : la cardiopathie ischémique (correspondant aux codes BA40 à BA6Z de la classification internationale ICD-11 de l'OMS), la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

Le nombre de personnes affectées par ces effets nuisibles est détaillé par effet nuisible et par infrastructure.

Le réseau routier concédé

Le réseau concédé APRR

Les éléments de cartographie du bruit ont été transmis par la société APRR à la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne.

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
Voie	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
A 5	3	36	15
A 6	65	472	192
A 19	0	1	1

Le réseau routier non concédé

Les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le Cerema à partir de données fournies par la DIR Centre-Est. Les calculs d'exposition et les cartes produites ont été adressées à la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne.

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
Voie	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
N6	0	62	16
N65	0	10	4
N77	1	126	34

Le réseau ferroviaire

Les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le Cerema à partir de données fournies par SNCF Réseau. Les calculs d'exposition et les cartes produites ont été adressées à la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne.

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles	
Voie	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
752000	58	3
830000	2683	952

3.5. Objectifs en matière de réduction du bruit en France

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Elle fixe l'obligation aux États membres de déterminer des valeurs limites concrètes et de déterminer les zones de dépassements de ces dernières. Ces valeurs limites visent à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit.

Pour rappel, en France, les valeurs limites retenues sont les suivantes :

	Routes ou LGV	Voie ferrée	Aéroport	ICPE
Lden (dB(A))	68	73	55	71
Ln (dB(A))	62	65	50	60

3.6. Prise en compte des « zones de calme »

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 et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones de calme ».

La notion de « zone calme » est intégrée dans le code de l'environnement (article L. 572-6), qui précise qu'il s'agit d'« 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. »

Dans le département de l'Yonne, aux abords des grandes infrastructures, la cartographie ne relève pas la présence de zones calmes.

4. La contribution des politiques nationales à l'atteinte des objectifs européens en matière de réduction du bruit

Comme mentionné au 3.5, la directive européenne 2002/49/CE fixe des valeurs limites en Lden et en Ln au-delà desquelles une zone de dépassement est caractérisée par la cartographie et nécessite de mettre en place, au sein du PPBE, les actions nécessaires pour que les niveaux sonores soient ramenés en dessous des valeurs limites.

Avant l'entrée en vigueur de la directive européenne 2002/49/CE et l'introduction des valeurs limites en Lden et en Ln, la France avait déjà commencé à s'investir sur le sujet de la prévention et de réduction de la pollution sonore dans le domaine des transports terrestres et aériens par la loi relative à la lutte contre le bruit, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992, dans l'objectif de réduire les nuisances engendrées par la pollution sonore. L'article premier de cette loi indique qu'elle a pour objet, « dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement ».

Dans le cadre de cette loi, la France avait mis en place une politique nationale de résorption de ce qu'elle a appelé les « points noirs de bruit » des réseaux routiers et ferroviaires nationaux (PNB). Cette politique avait fixé des valeurs limites en LAeq, au-delà desquelles une zone de bruit devient critique et les bâtiments qui s'y trouvent exposés et remplissent des critères acoustiques et d'antériorité sont qualifiés de « points noirs de bruit », nécessitant la mise en place de mesures visant à leur prévention ainsi qu'à leur résorption.

Il y a critères pour déterminer un point noir du bruit national (PNB) :

- Il s'agit d'un bâtiment sensible au bruit : habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale ;
- Répondant aux exigences acoustiques;
- Répondant aux critères d'antériorité;
- Le long d'une route ou d'une voie ferrée nationale.

Les seuils acoustiques de détermination des « points noirs de bruit nationaux » fixés en LAeq la réglementation française, sont cohérents avec les valeurs limites fixées par la directive en Lden et Ln.

Indicateurs	Routes et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h-22h)	70	73	73
LAeq (22h-6h)	65	68	68
Lden	68	73	73
Ln	62	65	65

Le recensement de ces PNB dans le contexte français permet un ciblage précis des bâtiments sensiblement exposés et conduit à l'adoption de mesures préventives et curatives qui contribueront à revenir à une situation sonore qui respecte les valeurs limites fixés par la réglementation française au titre de la directive européenne 2002/49/CE.

Pour plus d'informations sur la politique nationale de résorption des points noirs de bruit, se reporter aux circulaires du [12 juin 2001](#), [28 février 2002](#) (section III) et [25 mai 2004](#) (sections B et C).

Dans l'objectif de tendre vers une situation sonore en conformité avec les valeurs fixées à l'échelle européenne, le présent PPBE aura vocation à mobiliser cette politique de résorption des points noirs de bruit qui s'inscrit dans la logique plus vaste de la réglementation nationale reposant sur la « loi bruit » du 31 décembre 1992, à l'appui des mesures préventives et curatives réalisées ou prévues par le gestionnaire, dont une description est proposée ci-après.

4.1. Bilans des actions dans le cadre du précédent PPBE et des dix dernières années

4.1.1. Mesures préventives

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

Comme introduit précédemment, la réglementation française relative aux nuisances sonores routières et ferroviaires s'articule autour du principe d'antériorité.

Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

4.1.1.1. Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L. 571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées et SNCF Réseau pour les voies ferrées) sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées 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.

Les articles R. 571-44 à R. 571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments) :

Usage et nature	LAeq(6h-22h)	LAeq(22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Établissements d'enseignement	60 dB(A)	
Établissements de soins, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore modérée	65 dB(A)	

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

- Infrastructures concernées : infrastructures routières et ferroviaires de toutes les maîtrises d'ouvrages (SNCF-Réseau, RN, RD, VC ou communautaire);
- Horizon : respect sans limite de temps (concrètement prise en compte à 20 ans).

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années, et depuis la mise en œuvre de cette réglementation, respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

4.1.1.2. Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies

Si la meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement nuisants, les contraintes géographiques et économiques, la saturation des agglomérations, entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent des nuisances sonores.

L'article L. 571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres 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 les protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R. 571-32 à R. 571-43 précisent les modalités d'application et les arrêtés du 30 mai 1996 et du 23 juillet 2013 fixent les règles d'établissement du classement sonore.

Le Préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

- La Direction Départementale des Territoires (DDT) conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet.
- Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans le PLU.
- Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificat d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Que classe-t-on ? :

- Voies routières : toutes les voies routières dépassant les 5 000 véhicules/jours
- Lignes ferroviaires interurbaines : toutes les voies ferrées interurbaines dépassant les 50 trains/jour
- Lignes ferroviaires urbaines : toutes les voies ferrées urbaines dépassant les 100 trains/jour
- Lignes de transports en commun en site propre : toutes les lignes dépassant les 100 autobus/jour

La détermination de la catégorie sonore est réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S 31-085, NF S 31-088).

Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour protéger le bâtiment du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveaux de bruit résiduels à l'intérieur des logements suivants : 35 dB(A) le jour et 30 dB(A) la nuit.

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L > 81	L > 76	d = 300 m
2	76 < L < 81	71 < L < 76	d = 250 m
3	70 < L < 76	65 < L < 71	d = 100 m
4	65 < L < 70	60 < L < 65	d = 30 m
5	60 < L < 65	55 < L < 60	d = 10 m

Dans le département de l'Yonne, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêté du 10 janvier 2001. Il fait l'objet d'une procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet des services de l'État dans l'Yonne à l'adresse suivante:

<https://www.yonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Protection-de-l-environnement/Bruit>



Extrait du classement sonore des voies - visible sur le site internet des services de l'Etat dans l'Yonne
<https://www.yonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Protection-de-l-environnement/Bruit/Classements-sonores/Le-classement-sonore-des-infrastructures-terrestres/carte-du-classement-sonore>
[lien vers carte dynamique du classement sonore des infrastructures terrestres](#)

4.1.1.3. Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux

La mise en place de la réglementation thermique 2012 a participé à l'amélioration acoustique des bâtiments : des attestations sont à fournir lors du dépôt du permis de construire et à l'achèvement des travaux.

Pour les bâtiments d'habitation neufs dont les permis de construire sont déposés depuis le 1er janvier 2013, une attestation de prise en compte de la réglementation acoustique est exigée à l'achèvement des travaux de bâtiments d'habitation neufs (bâtiments collectifs soumis à permis de construire, maisons individuelles accolées ou contiguës à un local d'activité ou superposées à celui-ci).

Réseau concédé APRR

Les aménagements de protection contre le bruit au voisinage des infrastructures autoroutières sont régis par des textes réglementaires. Cette législation a notamment pour but le recensement des bâtiments sensibles au bruit dont la définition correspond à :

- Une habitation dont l'existence est antérieure au décret de déclaration d'utilité publique de l'autoroute ;
- Et qui est soumise à un niveau sonore en façade supérieur ou égal à 70 décibels de jour (LAeq 6h-22h) ou 65 décibels la nuit (LAeq 22h-6h) ou 68 décibels (Lden) ou 62 décibels de nuit (Ln).

Il n'y a aucun bâtiment de santé ou d'enseignement sensible au bruit identifié sur le réseau APRR dans le département de l'Yonne sur la base de la mise à jour de la Cartographie du Bruit Stratégique et des mesures acoustiques qui ont pu être produites.

4.1.1.4. Mesures de prévention mise en œuvre sur le réseau routier national non concédé

1. Abaissement de la vitesse sur le réseau national : Au 1er juillet 2018, la vitesse maximale autorisée passe de 90 à 80 km/h (décret n°2018-487 du 15 juin 2018)

2. Réfection des chaussées

Réfection de chaussée					
NOM	PR début	PR fin	Linéaire (m)	Commune	Technique
2015					
RN6 sens 1	83+500	83+849	873	Auxerre	-4+4BBMA 0/10 classe3 -9+5BBBSG+4BBMA
RN6 sens 2	82+567	83+678	1111	Auxerre	voie lente -9+5BBBSG+4BBMA voie rapide -4+4BBMA
RN6 E920 bretelle 3	3+000	3+140	140	Auxerre	-4+4BBMA
RN6 E920 bretelle 4	4+145	4+280	135	Auxerre	-4+4BBMA
RN6 E930 bretelle 1	2+166	2+176	10	Auxerre	+6BBBSG 0/10 classe3
	2+176	2+376	200		+8 béton "Métamoquette"
	2+376	2+390	14		+6BBBSG
2016					
RN6 sens 1	82+345	82+1007	669	Auxerre	-4+4BBMA
RN6 E905 bretelle 6	6+000	6+240	240	Monéteau	-6+6BBBSG
RN6 E905 bretelle 3	3+000	3+130	130	Monéteau	-6+6BBBSG
RN6 E905 bretelle 4	4+000	4+130	130	Monéteau	-6+6BBBSG
RN65	0+000	1+000	1000	Venoy	-5+6BBBSG
RN65	1+000	2+500	1500	Venoy	
RN65	2+500	3+500	1000	Auxerre/Venoy	
RN77	7+000	7+250	250	Auxerre	-6+6BBBSG
RN77	10+200	11+220	1020	Montigny la Resle	+6BBBSG
2017					
RN151	22+950	23+550	600	Gy l'Evêque	-2+4BBMA
2018					
RN6 E930 bretelle 1	1+000	1+275	275	Auxerre	-6+6BBBSG
RN77	11+720	12+000	280	Montigny la Resle	-4+4BBMA
	12+000	12+500	500		-6+6BBBSG
	12+500	13+000	500		-5+5BBBSG
RN77	15+620	17+430	1810	Pontigny	-9+5BBBSG+4BBMA
RN77	17+430	18+460	1030	Pontigny	-12+8GB+4BBMA
RN77	18+460	19+400	940	Pontigny	-4+4BBMA
RN77	22+000	23+600	1600	Lordonnois-Ligny	-15+9BBME0/14 +6BBBSG
	23+600	24+600	1000	Ligny/Vergigny	-6+6BBBSG
RN151	33+218	33+261	90	Auxerre	-7+5BBME0/10+2BBTM
	33+261	33+311	50		-14+7EME+5BBME+2BBTM
	33+311	33+649	338		-16+2sable enrobé+7EME+5BBME+2BBTM
	33+649	33+678	29		-7+5BBME+2BBTM
2019					
RN6 E915 bretelle 2	2+000	2+360	360	Auxerre	-5+5BBG
RN6 E915 bretelle 7	7+000	7+258	258	Auxerre	-6,5+6,5BBBSG
RN6 E915 bretelle 8	8+000	8+090	90	Auxerre	-6,5+6,4A6:AMJ465BBBSG
RN77	6+134	6+510	376	Auxerre	-4+4BBMA
RN77	26+630	27+190	560	Vergigny	-8+5BBBSG+4BBMA
	27+190	27+245	55	Vergigny	-6+6BBBSG
	27+245	28+545	1300	Vergigny/St Florentin	-9+5BBBSG+4BBMA
2020					
RN77	7+585	10+200	2615	Villeneuve St Salves	-8+2,5 Sable Enrobé +6,5BBBSG
RN77	28+690	28+858	170	St Florentin	-10+5BBBSG+5BBBSG
	28+858	32+400	2490	St Florentin	-14+2SE+8GB+5BBBSG
2021					
RN151	27+990	28+875	885	Vallan	-6+6BBBSG
RN151	30+797	33+235	2438	Auxerre	+6BBBSG
2022					
RN6	80+674	81+500	826	Perrigny/Monéteau	-5+5BBBSG
RN6 sens 1	81+500	82+345	845	Perrigny	-6+6BBBSG
RN6 sens 2	81+500	82+635	1150	Auxerre	Voie lente -15+8GB+6BBBSG Voie rapide-6+6BBBSG
RN151	3+000	11+000	7975	Festigny/Courson	traitement en place + 6BBBSG
	11+000	12+000	1000	Courson	-6+6BBBSG
	12+000	14+240	2200	Courson	-7+7BBBSG
2023					
RN6 sens 2	83+703	84,068	465	Auxerre	-6+6BBBSG
RN6 E925 bretelle 4	4+000	4+140	140	Auxerre	-6+6BBBSG
	4+140	4+280	140		-5+5BBBSG
RN6 E915 bretelle 5	5+000	5+250	250	Auxerre	-4+6BBBSG
RN151	17+000	22+150	5091	Merry-Sec/Migé	-1+6BBBSG
RN77	19+400	22+000	2600	Pontigny/Lordonnois	-6+6BBBSG
RN77	2+747	3+730	908	Auxerre-Jonches	-6+6BBBSG
	3+730	4+240	540	Monéteau-Les Archies	Sens 1 :-16+10GB+6BBBSG S2 :-6+6BBBSG
	4+240	6+138	1900	Monéteau/Auxerre	-6+6BBBSG
	2+000	2+176		Auxerre	-8+8BBBSG 0/14 classe 3

4.1.1.5. Mesures de prévention mise en œuvre par SNCF Réseau

- **Infrastructure**

Ces 10 dernières années dans l'Yonne, il n'y a pas eu de projet de mise en service de ligne. Concernant les travaux de modernisation des lignes, les renouvellements ou suppressions d'aiguillages, et la modernisation d'ouvrage d'art, même s'ils n'ont pas vocation à réduire l'émission de bruit, ils contribuent à l'amélioration du réseau et peuvent avoir une action indirecte sur la réduction du bruit. C'est encore plus le cas pour les travaux de modernisation des voies lorsqu'il y a un renouvellement de voies et ballasts.

Liste non exhaustive des principaux travaux de modernisation réalisés		
Commune	travaux	Coût
2019		
TONNERRE	renouvellement aiguillage	260 000 €
SENS	renouvellement aiguillage	850 000 €
2020		
TONNERRE	renouvellement aiguillage modernisation de la gare	4 700 000 €
Voie entre Sambourg et Vergigny	renouvellement total De la voie	80 000 000 €
2021		
Vergigny	Modernisation d'ouvrages d'art	524 000 €
LAROCHE-MIGENNES	Modernisation du poste d'aiguillage	68 000 €
Coulanges-sur-Yonne	Modernisation du tablier métallique du Pont-rail	35 000 €
Saint-Julien-du-Sault	Modernisation du Pont-rail	164 000 €
Auxerre	Modernisation du Pont-rail	166 000 €
LGV Sarry (89) et Thoste (21)	Modernisation de la voie	18 000 000 €
Laroche-Migennes et Auxerre	Modernisation de la voie	44 000 000 €
2022		
Saint-Julien-du-Sault	Modernisation de la voie	2 300 000 €
Pacy-sur-Armançon	Modernisation de la voie	2 600 000 €
LGV Sambourg et Châtel-Gérard (89)	Modernisation de la voie	45 400 000 €
2023		
Bonnard-Bassou	Modernisation de la voie	670 000 €
Gron	Modernisation de la voie	720 000 €
Nuits-sous-Ravières	Modernisation de la voie	800 000 €
Joigny	Modernisation de la voie	1 000 000 €
LAROCHE-MIGENNES	Modernisation de la voie	7 000 000 €
LGV Vergigny-Sambourg	Modernisation de la voie	48 900 000 €
TOTAL		258 157 000 €

- **Matériel roulant**

Depuis 3 ans, en Bourgogne Franche-Comté, des trains TER Corail sont remplacés progressivement par des TER Régiolis. Ainsi, sur l'axe Paris Lyon Marseille (ligne 830000), les Régiolis ont été déployés en 2023.

Concernant le transport fret, on note une évolution des wagons fret, avec la disparition progressive des semelles de fontes.

4.1.2. Actions curatives

4.1.2.1. Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et inventaire des bâtiments sensibles au bruit

L'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres s'inscrit dans la politique nationale de résorption des bâtiments sensibles au bruit des transports terrestres mise en place depuis 1999. Le préfet est chargé de sa mise en place en s'appuyant sur la direction départementale des territoires.

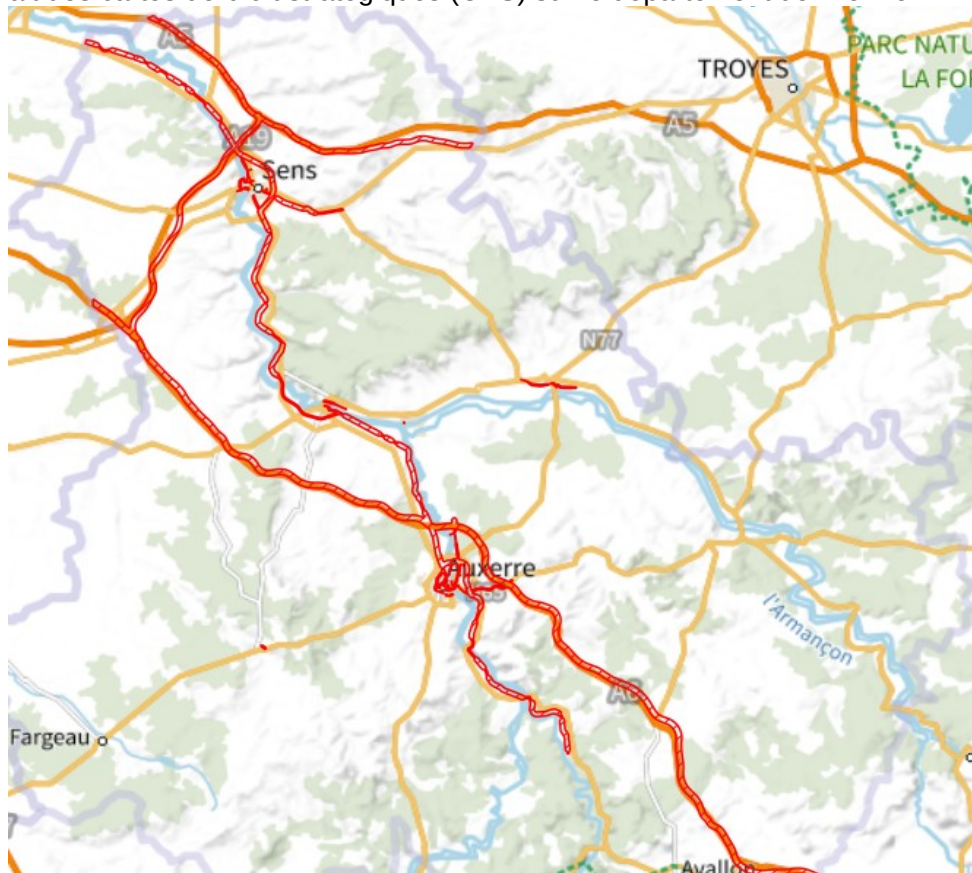
Ses objectifs, au travers la réalisation de cartes de bruit, sont les suivants :

- Connaître les situations de forte nuisance pour définir des actions et les prioriser ;
- Déterminer la liste des bâtiments sensibles au bruit du réseau routier national et ferroviaire devant faire l'objet de résorption ;
- Porter à la connaissance du public ces informations ;
- Suivre les actions de rattrapage réalisées ;
- Établir des bilans.

L'observatoire du bruit routier de l'Yonne, réalisé par la Direction Départementale des territoires de l'Yonne entre 2004 et 2007, n'a défini aucune zone de bruit critique (ZBC).

Une zone de bruit critique (ZBC) est une zone urbanisée continue, exposée à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires et composée de bâtiments sensibles.

Extrait des cartes de bruit stratégiques (CBS) sur le département de l'Yonne



SNCF Réseau a réalisé selon une méthodologie similaire l'observatoire des voies ferrées. En 2008, SNCF Réseau a achevé l'observatoire pour les voies ferrées sur l'ensemble des régions.

Une mise à jour des cartographies du bruit a été réalisée dans le cadre de la directive européenne 2002/49. SNCF Réseau a fourni l'ensemble des entrants nécessaires pour l'élaboration des cartes de quatrième échéance.

Le département de l'Yonne dispose aujourd'hui de ces inventaires, contenus dans l'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres.

4.1.2.2. Réseau routier

Réseau routier concédé

La société APRR a communiqué un tableau de synthèse de toutes les protections acoustiques réalisées sur son réseau dans les 10 années précédentes.

À ce jour, il n'y a aucun point noir bruit identifié sur le département de l'Yonne sur la base des mises jour de la cartographie du bruit stratégique et des mesures acoustiques qui ont pu être produites.

Création de Mur antibruit :

La mise en œuvre d'isolation de façade ou de création de mur antibruit dépend de la configuration du site et du nombre de Points Noirs Bruits à traiter. Lorsque les PNB sont peu nombreux ou isolés, le recours à l'isolation de façade est privilégié.

Lorsque de nombreux PNB sont proches géographiquement et que la topographie y est favorable, le recours à la construction d'un mur anti-bruit est envisagée.

14 écrans et merlons acoustiques ont été réalisés sur le département de l'Yonne, au niveau de l'autoroute A6

Autoroute	PR début	PR fin	Type de protection	L (m)	H (m)	Année	Commune	Informations complémentaires (matériaux, volume, architecture)
A6	119,898	120,167	écran	269	3	2014	Cudot	béton
A6	116,838	167,220	écran	382	1,20	2018	Venoy	béton
A6	119,750	120,000	merlon	250	4	2014	Cudot	Terre végétale
A6	160,530	160,685	merlon	155	N/C	2019	Auxerre	Terre végétale
A6	160,697	160,805	merlon	108	N/C	2019	Auxerre	Terre végétale
A6	161,542	161,933	merlon	391	N/C	2019	Venoy	Terre végétale
A6	161,972	162,227	merlon	255	N/C	2019	Venoy	Terre végétale
A6	162,425	162,618	merlon	193	N/C	2019	Venoy	Terre végétale
A6	163,105	163,744	merlon	639	N/C	2019	Venoy	Terre végétale
A6	167,169	166,855	écran	314	1,2	2018	Venoy	béton
A6	162,222	161,934	merlon	288	2,1	2019	Venoy	Terre végétale
A6	162,618	162,439	merlon	179	2,1	2019	Venoy	Terre végétale
A6	163,083	163,000	merlon	83	2,1	2019	Venoy	Terre végétale
A6	163,344	163,117	merlon	227	2,1	2019	Venoy	Terre végétale

Revêtements acoustiques de chaussées réalisés par APRR

Rénovation de chaussées :

Les chaussées autoroutières, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance d'un point de vue de la sécurité routière et d'entretien régulier pour satisfaire les obligations d'adhérence. Les techniques « minces » employées (BBM et BBTM) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.

Dans le cadre de notre programme d'entretien des chaussées, les enrobés des sections suivantes ont été modernisés :

Autoroute	Début	Fin	Longueur (ml)	Année de mise en service	Sens	Technique
A19	0 +0000	31 +0000	31373	2019	1	BBMA
A19	0 +0000	31 +0000	30962	2019	2	BBMA
Autoroute	Début	Fin	Longueur (ml)	Année de mise en service	Sens	Technique
A6	106 +0800	116 +0000	9184	2020	1	BBSG
A6	116 +0000	128 +0500	12501	2013	1	BBSG
A6	143 +0000	148 +0100	5089	2018	1	BBSG
A6	148 +0850	149 +0220	363	2018	1	BBSG
A6	156 +0580	169 +0400	12762	2019	1	BBTM
A6	179 +0350	199 +0000	19582	2015	1	BBMA
A6	199 +0000	200 +0000	1002	2016	1	BBMA
A6	200 +0000	210 +0100	10083	2021	1	BBSG
Autoroute	Début	Fin	Longueur (ml)	Année de mise en service	Sens	Technique
A6	110 +0100	116 +0000	5888	2020	2	BBSG

Traitement des bâtiments sensibles au bruit :

À ce jour, sur le réseau APRR, aucun bâtiment sensible au bruit n'a été identifié sur le département de l'Yonne depuis la prise en compte des nuisances sonores par la société APRR suite aux travaux de protections acoustiques réalisées sur son réseau dans les 10 années précédentes (voir tableau création de murs anti-bruit).

La société APRR a réalisé les actions suivantes sur les dix dernières années :

- Les bâtiments sensibles au bruit avérés ont été traités dans le cadre du contrat de plan État/APRR 2009-2013 sur les autoroutes dites "anciennes" comme l'A6. Il n'y a plus de bâtiments sensibles au bruit sur le département de l'Yonne.
- Aucun bâtiment sensible au bruit n'a été identifié à l'occasion de la création de la 3^{ème} voie au niveau d'Auxerre/Venoy.
- Des mesures de bruit peuvent être réalisées pour lever les doutes sur le niveau sonore réellement perçu au niveau des habitations. Sur la base des résultats de la Cartographie Du Bruit Stratégique et des relevés opérés par les sonomètres, le caractère « ayant droit » des habitations peut ainsi être confirmé ou infirmé.

Des mesures de bruit peuvent être réalisées pour lever les doutes sur le niveau sonore réellement perçu au niveau des habitations. Sur la base des résultats de la Cartographie du Bruit Stratégique et des relevés opérés par les sonomètres, le caractère « ayant droit » des habitations peut ainsi être confirmé ou infirmé.

Si des mesures de bruit révèlent l'existence de bâtiments sensibles au bruit, APRR s'engage à traiter à ses frais l'ensemble des PNB confirmés aux abords de son réseau d'ici décembre 2028.

Les riverains concernés sont contactés afin qu'APRR leur propose :

- De financer la réalisation des travaux d'isolation de façade ou
- De rembourser les travaux d'isolation de façade que le riverain aurait déjà pu réaliser à ses frais

Réseau routier non concédé

Sur les axes de la RN 6 et de la RN65, douze logements sont potentiellement exposés à des dépassements de seuil sur 24 h ($L_{den} > 68$ dB (A)) et 3 logements potentiellement exposés à des dépassements de seuil la nuit ($L_n > 62$ dB(A)).

Sur l'axe de la RN 77, 127 logements sont potentiellement exposés à des dépassements de seuil sur 24 h, 84 logements et un établissement d'enseignement sont potentiellement exposés à des dépassements de seuil la nuit ($L_n > 62$ dB(A)).

Traitement des bâtiments sensibles au bruit

Aucun aménagement n'a été réalisé sur la période du PPBE échéance 3.

Le dernier aménagement est un mur anti-bruit lors du dédoublement de la RN6 en 2003 aux abords du hameau des Chenez, commune d'Auxerre.

Revêtements acoustiques de chaussées réalisés

La DIR CE intègre le sujet de l'acoustique dans le choix de ses techniques de renouvellement des couches de roulement. Les chaussées du réseau routier national non concédé de l'Yonne font l'objet d'un suivi n'a pas du tout les mêmes particularités que le réseau concédé et supportent plus de contraintes. Les techniques doivent tenir compte des évolutions des structures à travers les décennies et les dégradations constatées pour employer la meilleure technique lors des renouvellements des couches de roulement voir même des couches de liaison.

Les chaussées routières du réseau national font l'objet d'un suivi de performance d'un point de vue de la sécurité routière et d'entretien régulier pour satisfaire les obligations d'adhérence.

Les techniques « minces » employées (BBM et BBTM) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.

4.1.2.3. Réseau ferroviaire

La résorption des situations critiques sur le réseau ferroviaire existant

- **Réalisation d'études acoustiques**

Si les deux grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, les observatoires du bruit ont été historiquement constitué comme des outils à disposition de chaque gestionnaire d'infrastructure pour avoir une vision territoriale des effets du bruit sur leur réseau de transport. Les Directions Territoriales de SNCF Réseau ont réalisé entre 2008 et 2010, un recensement des bâtiments sensibles au bruit du réseau ferroviaire potentiels, à partir d'un calcul simplifié par abaques, basé sur le trafic à terme, la distance et le profil du terrain catégorisé par un repérage in situ.

SNCF Réseau s'est engagée depuis plusieurs années dans un programme national de résorption des bâtiments sensibles au bruit ferroviaire à partir d'une hiérarchisation des secteurs à traiter, qui croise la population exposée, le niveau de dépassement des seuils réglementaire et la(les) période(s) concernée(s). Les actions de résorption ont été menées en priorité sur les secteurs exposés aux plus forts dépassements de seuils et les secteurs les plus denses. Les programmes de protections, définis à l'issue d'études techniques, nécessitent des cofinancements qui limitent de fait les possibilités d'intervention et nécessitent des discussions avec les différents financeurs potentiels (Etat & collectivités). Ces modalités peuvent parfois remettre en cause les principes de hiérarchisation présentées précédemment.

Compte tenu de l'importante évolution du matériel roulant, générant de moins en moins de bruit, les niveaux sonores ont généralement diminué le long du réseau même si le trafic a pu augmenter sur certains axes. Le choix a été fait, de ne pas réactualiser au niveau national le recensement des bâtiments sensibles au bruit ferroviaire potentiels, mais de réaliser directement des modélisations fines permettant d'identifier les bâtiments sensibles au bruit ferroviaire avérés sur les axes prioritaires.

Le plan de relance ferroviaire, faisant suite à la crise sanitaire de 2020 et 2021, a pour objectif d'offrir une alternative attractive et efficace au transport routier, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises. Ce soutien, favorisant donc le report modal vers le fer, contribue à la diminution de l'empreinte carbone et environnementale des transports. Le plan de relance confirme aussi la volonté de l'État de voir affecter des crédits pour la résorption des bâtiments sensibles au bruit ferroviaire. Ces investissements à hauteur de 120 Millions d'euros à l'échelle nationale visent à accélérer la résorption des situations les plus critiques.

Dans le cadre du plan de relance, le bureau d'études Gamba a été missionné en 2023 par SNCF Réseau pour réaliser les études préliminaires sur le secteur Nord de la ligne 830000, en région Bourgogne Franche-Comté. Le département de l'Yonne est concerné par cette phase d'étude. Les résultats mettront en évidence la présence ou l'absence bâtiments sensibles au bruit ferroviaire sur le département et seront connus en 2024.

Dans le cadre du plan de relance, le bureau d'étude Gamba a été missionné fin 2022 pour réaliser une étude d'identification des bâtiments sensibles au bruit ferroviaire du département de l'Yonne, le long de la ligne 830000. Les communes concernées par cette étude sont les suivantes :

Aisy-sur-Armançon (89004), Ancy-le-Franc (89005), Argenteuil-sur-Armançon (89017), Béon (89037), Bernouil (89038), Brienon-sur-Armançon (89055), Carisey (89062), Cezy (89067), Champigny (89074), Champlay (89075), Charmoy (89085), Chaumont (89093), Cheney

(89098), Cheu (89101), Courtois-sur-Yonne (89127), Cry (89132), Epineau-les-Voves (89152), Esnon (89156), Etigny (89160), Flogny-la-Chapelle 89169), Fulvy (89184), Gron (89195), Jaulges (89205), Joigny (89206), Junay (89211), Laroche-Saint-Cydroine (89218), Lézines (89223), Marsangy (89245), Migennes (89257), Pacy-sur-Armançon (89284), Nuits (89280), Paron (89287), Perrigny-sur-Armançon (89296), Pont-sur-Yonne (89309), Roffey (89323), Rousson (89327), Saint-Denis-les-Sens (89342), Saint-Florentin (89345), Saint-Julien-du-Sault (89348), Saint-Martin-du-Tertre (89354), Saint-Martin-sur-Armançon (89355), Sens (89387), Tanlay (89407), Tonnerre (89418), Vergigny (89439), Vézennes (89447), Villeblevin (89449), Villemanoche (89456), Villenavotte (89458), Villeneuve-la-Guyard (89460), Villeneuve-sur-Yonne (89464), Villeperrot (89465), Villiers-les-Hauts (89470), et Villiers-Vineux (89474).

- **Réalisation de protections acoustiques** (Projets, résorption de PNB, suppression de PN)

Ces 10 dernières années, aucun écran acoustique ou isolation de façades n'a été mis en place, l'étude d'identification des bâtiments sensibles au bruit ferroviaire ayant été lancée fin 2022.

Pour rappel, un bâtiment sensible au bruit ferroviaire répond simultanément à 3 critères :

- bâtiment à usage d'habitation, de soins, santé, enseignement ou action sociale,
 - exposé à des niveaux moyens de bruit supérieurs à 73 dB le jour (Lden) et 65 dB la nuit (Ln)
 - au critère d'antériorité
- **Travaux d'amélioration**

En 2020, les voies ferrées entre Sambourg et Vergigny (89) ont fait l'objet d'un renouvellement complet ;

Entre 2019 et 2023, huit voies ferrées situées dans le département de l'Yonne ont fait l'objet de travaux de modernisation de voie. Les travaux sont détaillés en page 39.

Deux appareils de voies (aiguillages) ont également été changés sur les communes de Tonnerre et Laroche-Migennes. La gare de Tonnerre a également été modernisée.

Les trains Corail sont progressivement remplacés par des trains Régiolis électriques moins bruyants (semelles de freins en composites).

Ces travaux d'envergure contribuent significativement à la diminution du bruit à la source.

Aucune mesure n'avait été annoncée par la SNCF dans le PPBE 3^{ème} échéance.

4.1.2.4. Les subventions accordées dans le cadre de la résorption des bâtiments sensibles au bruit

La politique de rattrapage des bâtiments sensibles au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux a été établie à partir d'outils de connaissance des secteurs affectés par une nuisance importante (observatoires) et de la définition de modalités techniques et financières.

Lorsque la solution technique consiste à renforcer l'isolation acoustique des façades, le principe financier retenu est celui du subventionnement.

Les subventions accordées aux propriétaires des logements ou des bâtiments sensibles au bruit est accordée pour la réalisation de travaux d'isolation acoustique qui peuvent s'accompagner de travaux et aspects connexes :

- Établissement ou rétablissement de l'aération ;
- Maintien du confort thermique (possibilité d'ajout de volets sur la façade ouest), sous réserve de dispositions d'urbanisme à la charge du propriétaire ;
- Sécurité après les travaux (sécurité des personnes, sécurité incendie, gaz et électricité, pour les seuls travaux subventionnés) ;
- Maintien d'un éclairage suffisant des pièces ;
- Remise en état après travaux dans les pièces traitées.

A minima, le taux de subvention pour l'habitat est de 80 % de la dépense subventionnable, 90 % quand les revenus du bénéficiaire n'excèdent pas les limites définies par l'article 1417 du code général des impôts. Ce taux 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 définie au titre III du code de la famille et de l'aide sociale. La dépense subventionnable est plafonnée suivant les dispositions de l'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 bâtiments sensibles au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

4.2. Programme d'actions de prévention et de réduction des nuisances pour les 5 années à venir

4.2.1. Mesures préventives

4.2.1.1. Mesures globales

Mise à jour du classement sonore des voies et démarche associée

La Direction Départementale des Territoires de l'Yonne dispose d'un classement sonore des voies sur tout le département établi en 2001. Depuis cette date, les hypothèses ayant servi au classement ont évolué (trafics, vitesses...), des voies nouvelles ont été ouvertes et des voies ont changé d'appellation. Certains points de l'arrêté préfectoral sont aujourd'hui à modifier.

Pour garder toute son efficacité et sa pertinence, le classement sonore, principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures, doit être mis à jour.

La Direction Départementale des Territoires de l'Yonne programme la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres pour 2025.

Les communes concernées par cette révision seront consultées avant l'approbation des nouveaux arrêtés et devront intégrer le nouveau classement dans leur PLU par simple mise à jour.

SNCF Réseau transmettra à l'État les données d'entrée utiles à la révision du classement sonore des voies ferrées sur le territoire du département de l'Yonne.

Financement des études nécessaires

Les études nécessaires à la révision du classement sonore seront financées par l'État, sur des crédits du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT), de la

direction générale de la prévention des risques (DGPR), programme 181 « protection de l'environnement et prévention des risques ».

Contrôle des règles de construction, notamment de l'isolation acoustique

Le respect des règles de construction des bâtiments et notamment ceux à usage d'habitation repose d'une part sur l'engagement pris par le maître d'ouvrage de respecter les dites règles lors de la signature de sa demande de permis de construire et d'autre part sur les contrôles a posteriori que peut effectuer l'État en application des dispositions de l'article L. 181-1 du Code de la Construction et de l'Habitation. Le contrôle porte sur les constructions neuves et notamment sur l'habitat collectif (public et privé), sur l'ensemble du département.

Le Cerema effectue en liaison avec la DDT les vérifications sur place en présence du maître d'ouvrage, de l'architecte, voire du bureau de contrôle. Les rubriques contrôlées sont nombreuses : les gardes-corps, l'aération et ventilation des logements, la sécurité contre l'incendie, le transport du brancard, l'accessibilité, l'isolation acoustique et l'isolation thermique.

À la suite de la visite, un rapport et éventuellement un procès-verbal de constat sont établis par le Cerema. Si des non-conformités sont relevées, il est demandé au maître d'ouvrage d'y remédier dans un délai raisonnable. Le suivi du dossier pour la remise en conformité est assuré par la DDT en lien avec le procureur de la république qui est destinataire du procès-verbal

4.2.1.2. Mesures en matière d'urbanisme

Les démarches nationales et européennes qui sont menées sur le département de l'Yonne permettent d'informer le public, et aux maîtres d'ouvrages, de faire une mise en cohérence des plans d'actions de chacun. Ces diagnostics n'auront que peu d'influence sur les projets d'aménagement des collectivités territoriales, s'ils ne sont pas mis en perspective avec les autres problématiques de l'aménagement, dans les diagnostics territoriaux, dans les plans locaux d'urbanisme et dans les schémas de cohérence territoriaux, ceci dans le cadre d'une analyse systémique qui intègre toutes les données du développement urbain.

Sans cette mise en perspective, ces cartographies n'auront pas tout leur sens.

Un des objectifs sera de prendre en compte le bruit à chaque étape de l'élaboration du PLU et d'avoir une réflexion globale et prospective sur la notion de bruit au même titre que les autres thématiques de l'aménagement, d'examiner leurs interactions et de sortir ainsi des méthodes d'analyse cloisonnées.

Amélioration du volet « bruit » dans les documents d'urbanisme

La loi définit le rôle de l'État et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (PLU SCOT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux (à savoir équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes...) dans le respect des objectifs du développement durable, tels que définis à l'article L. 101-2 du Code l'Urbanisme.

L'implication de l'État dans la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme s'effectue à deux niveaux : le « porter à Connaissance » et l'association des services de l'État.

Le porter à Connaissance fait la synthèse des dispositions particulières applicables au territoire telles les directives territoriales d'aménagement, les dispositions relatives aux zones de montagne et au littoral (...), les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général... Il permet également de transmettre les études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement. Ce « porter à Connaissance bruit » demande à

être mis à jour et amélioré notamment dans la déclinaison des diagnostics (classement sonore, observatoire, directive, études acoustiques) sur le territoire des communes.

4.2.1.3. Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux

La mise en place de la nouvelle réglementation thermique RE 2020 permet d'améliorer la qualité acoustique des bâtiments. Afin de remplir cet objectif, une attestation est à fournir lors du dépôt du permis de construire et une autre attestation de prise en compte de la réglementation acoustique est exigée à l'achèvement des travaux. Cette obligation d'attestation acoustique est définie par le décret 2011-604 du 30 mai 2011 et par l'arrêté du 27 novembre 2012 relatif à l'attestation de prise en compte de la réglementation acoustique applicable en France métropolitaine aux bâtiments d'habitation neufs. L'attestation s'appuie sur des constats effectués en phases études et chantier, et, pour les opérations d'au moins 10 logements, sur des mesures acoustiques réalisées à la fin des travaux de construction. Un guide d'accompagnement « Comprendre et gérer l'attestation acoustique » (janvier 2014) a été élaboré afin de faciliter l'application de cette réglementation.

4.2.1.4. Sur le réseau routier

Le bruit routier, un phénomène à plusieurs entrées

L'exposition au bruit le long d'un axe routier est le résultat de plusieurs composantes liées aux sources de bruit ainsi que de paramètres qui vont influencer sur la propagation du bruit. En ce qui concerne les sources de bruit, il convient de distinguer :

- le bruit de roulement généré par les pneumatiques sur la chaussée,
- les bruits des moteurs et des échappements,
- les bruits indirectement liés à la circulation de type klaxons, sirènes de véhicules d'urgence,

Le bruit de roulement varie en fonction de la vitesse de circulation, mais également de l'état de la chaussée, du poids du véhicule et des pneumatiques utilisés. Un véhicule circulant sur une chaussée mal entretenue, dotée de nombreuses imperfections ou sur une chaussée mouillée par exemple générera un bruit plus important que sur un revêtement sec doté de propriétés d'absorption acoustique.

Pour un revêtement de chaussée donné, le bruit moyen résultant du roulement des véhicules dépendra :

- du débit de véhicules : une augmentation de 25 % du trafic se traduira ainsi par une augmentation de 1 dB(A), un doublement de trafic par une augmentation de 3 dB(A),
- de la composition du parc de véhicules qui circulent. Plus le taux de véhicules utilitaires et de poids lourds augmente, plus le bruit de roulement sera important,
- de la vitesse réelle de circulation. Une augmentation de 10 km/h de la vitesse réelle de circulation se traduira ainsi d'un point de vue théorique par une augmentation de 1 à 2,5 dB(A) selon la gamme de vitesse.

Les bruits des moteurs et des échappements quant à eux dépendent fortement du nombre de véhicules, de la composition du parc de véhicules, ainsi que du régime de circulation (stabilisé ou accéléré/décéléré). Dans le cas des véhicules deux roues motorisées, les bruits des moteurs et des échappements peuvent être particulièrement forts et générer des fortes émergences sonores par rapport aux autres véhicules, notamment lorsque les pots d'échappement ont été modifiés.

Au total, le bruit directement lié à la circulation est la combinaison de ces deux types de bruit :

bruit de roulement et bruit des moteurs. Pour des vitesses supérieures à 40 km/h, les bruits de moteur sont en grande partie masqués par les bruits de roulement qui prédominent. Par contre en dessous de 30 km/h et pour les situations de congestion, les bruits générés par les moteurs et les régimes fluctuants (accélération/décélération) peuvent devenir la source prépondérante.

Mesure de réduction de vitesse sur toutes les routes secondaires à double sens (sans séparateur central)

Les actions sur les vitesses de circulation des véhicules peuvent s'avérer efficaces. Par exemple :

– une diminution de vitesse de 20 km/h conduit à une baisse du niveau sonore comprise entre 1,4 et 1,8 dB(A) dans la gamme 90-130 km/h et entre 1,9 et 2,8 dB(A) dans la gamme 50-90 km/h

– la transformation d'un carrefour à feux en carrefour giratoire vise à fluidifier la circulation routière en améliorant la gestion des carrefours. Bien que les vitesses moyennes observées soient en hausse, la réduction des points d'arrêt aux feux tricolores permet une diminution qui peut aller de 1 à 4 dB(A) selon les cas.

Depuis juillet 2018, la vitesse a été abaissée de 10 km/h, faisant passer la vitesse maximale autorisée de 90 km/h à 80 km/h sur les routes nationales du département.

Les routes nationales du département (*RN 151 Auxerre /Clamecy, RN 77 Auxerre /Troyes, RN 65 et RN 6 entre les entrées de l'autoroute A6 Auxerre nord et Auxerre sud*) sont donc limitées à 80 km/h, hors section comportant 2 voies affectées à un même sens de circulation (*exemple entre Auxerre et Appoigny - 90km/h*).

Financement :

Cette mesure est financée par chaque gestionnaire de la voie concernée, sur le réseau routier national, par l'État, les autoroutes par les concessionnaires autoroutiers, les voies ferrées par la SNCF.

Les mesures de réfection des chaussées

La société APRR et la DIR CE intègrent la problématique acoustique dans le choix des techniques de réfection des chaussées sur leurs réseaux. Les techniques « minces » employées (bétons bitumeux minces - BBM et bétons bitumeux très minces - BBTM) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.

Financement :

Pour les réseaux autoroutiers concédés, les opérations sont financées par les Sociétés Concessionnaires d'autoroutes, le cas échéant dans le cadre des modalités définies dans les contrats d'entreprise.

La maîtrise d'ouvrage des opérations est assurée par la Société concessionnaire d'autoroute.

Pour les réseaux routiers non concédés, les opérations sont financées par les DIR dans le cadre des programmations pluriannuelles.

Développer l'automobile propre et les voitures électriques

Avec pour objectif la neutralité carbone à l'horizon 2050, le Plan Climat prévoit de mettre fin à la vente des voitures thermiques d'ici 2040. Des outils concrets viennent accompagner l'engagement de l'État en faveur du développement de l'automobile propre et des voitures électriques (déploiement des infrastructures de recharge pour véhicule électrique, exonération de certaines taxes, prime à la conversation par exemple).

Bien que les véhicules hybrides ou électriques aient la particularité première de consommer moins de carburant, il s'avère que ces véhicules possèdent également certaines vertus du point de vue acoustique. Pour les motorisations innovantes (hybrides ou électriques), on observe une réduction importante du niveau de bruit à faible vitesse, mais ces avantages acoustiques disparaissent lorsque la vitesse est supérieure à 40 km/h, car le bruit de roulement prend ensuite le dessus. A l'échelle du trafic, l'apport de la motorisation électrique n'est significatif que si la proportion de véhicules électriques devient importante.

Impact des pneumatiques

Le bruit de contact pneumatique/chaussée est une des sources de gêne sonore importante. Aujourd'hui l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux pneumatiques, définit des caractéristiques acoustiques des pneumatiques afin de limiter le bruit de roulement (texte de transposition de la directive 92/23/CEE du Conseil du 31 mars 1992 relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage).

4.2.1.5. Sur le réseau ferroviaire

Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et le prévoir, et de mieux le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires (climatisation, ventilateurs), le bruit de roulement généré par le contact roue/rail et le bruit aérodynamique lié à la pénétration dans l'air (aperçu surtout au-delà de 320 km/h). Localement peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'art métalliques, les appareils de voie (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon.

Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation. À faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 et 300 km/h le bruit de roulement constitue la source principale et au-delà de 300 km/h les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par SNCF Réseau. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ».

Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (référence « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques conformément à la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil en application de la directive (UE) 2015/996 de la Commission du 19 mai 2015 » produit par SNCF-Réseau/SNCF/État du 25/02/2022) et « Méthodes et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » produit par SNCF Réseau/SNCF/MTE du 13/04/2023).

La maîtrise du bruit est un investissement sur l'avenir. C'est l'une des conditions pour la

réussite et l'acceptabilité de l'objectif que s'est donné le Groupe SNCF de doublement du transport de voyageurs et de marchandises d'ici à 2030.

La réglementation française, des volets préventifs efficaces :

Depuis la loi bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application (articles L. 571-9 et 10 et R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement), SNCF réseau est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisance est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics) et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections...).

Cette même réglementation aux articles L571-10 et R571-32 à R571-43 du code de l'environnement), impose le classement par le préfet de certaines voies ferrées au titre des voies bruyantes. Les données de trafic permettant d'établir le classement sont mises à jour par SNCF Réseau pour tenir compte des évolutions en termes de matériels et de flux.

Récemment, la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a introduit à ses articles 90 et 91, une nouvelle réglementation propre aux bruits événementiels et aux vibrations produits par les infrastructures de transport ferroviaire.

Ainsi, l'article 90 prévoit que les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire prennent en compte des critères d'intensité des nuisances ainsi que des critères de répétitivité, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit. L'article 91 prévoit que l'État engage une concertation avec les parties prenantes concernées pour définir les méthodes d'évaluation des nuisances générées par les vibrations lors de la réalisation ou l'utilisation des infrastructures de transport ferroviaire, pour déterminer une unité de mesure spécifique de ces nuisances et pour fixer des seuils de vibration aux abords des infrastructures ferroviaires.

Les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-11 relatifs à l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement viennent compléter le dispositif en instituant la réalisation et la mise à disposition du public de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit dans l'environnement :

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.

La présente contribution rentre dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement du département de l'Yonne.

Les solutions traditionnelles de réduction du bruit ferroviaire :

Actions sur les infrastructures existantes :

Les grandes opérations de renouvellement, d'électrification, de simplification du réseau ferroviaire sont porteuses d'actions favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

- **Armement de la voie**

Une voie va être plus ou moins émissive de bruit en fonction de l'armement de la voie, c'est-à-dire le type de rail, de traverses (béton/bois), de fixations, de semelles sous rail ou sous traverses. Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi

l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois, ces deux gains pouvant se cumuler.



Rails courts sur traverses bois



Longs Rails soudés sur traverses béton

En plus du renouvellement de voie qui les accompagne couramment, les opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

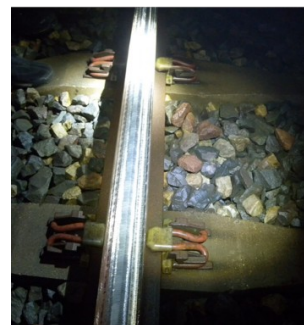
- **Meulage des voies**

Quand leur état de surface est dégradé, il est nécessaire de meuler les rails afin de les rendre plus lisses, ce qui diminue le niveau de bruit produit par les circulations. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est à dire souvent la nuit. C'est une solution locale dont l'efficacité est limitée dans le temps. Depuis 2017, les marchés de meulage pour la maintenance du rail comprennent un critère de performance acoustique qui exige un niveau de finition de meilleure qualité d'un point de vue acoustique sur les parties du réseau en zone dense.

Le recours au meulage acoustique des rails est une solution de réduction du bruit qui mérite d'être nuancée. C'est une solution locale qui peut apporter un gain supplémentaire de l'ordre de 2 dB(A) lorsqu'elle est combinée à l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur le matériel. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est à dire souvent la nuit. Son efficacité est limitée dans le temps (de l'ordre de 6 mois).



Train meuleur



Rail après meulage

- **Traitement des ouvrages d'art**

Le remplacement d'ouvrages d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins vibrante, qui peut réduire jusqu'à 15 dB(A) les niveaux d'émission. Mais

cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier (pose d'absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages, dont le rôle est d'absorber les vibrations, remplacement des systèmes d'attache des rails et mise en place d'écrans acoustiques absorbants, ...).



Absorbeur sur rail



Absorbeur sur platelage

Les absorbeurs dynamiques sur rails (système mécanique de type masse/ressort positionné entre les traverses pour atténuer la propagation de la vibration mécanique dans le rail) peuvent apporter un gain de 0 à 3 dB(A) selon la nature du rail et son mode de fixation. Ils ne sont généralement pas utilisés en voie courante mais peuvent venir compléter les traitements précédents pour les ouvrages d'art métalliques concernés.

Actions sur les projets d'aménagement d'infrastructures existantes et de lignes nouvelles :

Les aménagements de lignes nouvelles bénéficient d'une conception technique qui permet grâce à un axe en plan et un profil en long optimisés de limiter leur impact acoustique.

Malgré une conception géométrique optimisée, si les seuils réglementaires risquent d'être atteints ou dépassés, SNCF Réseau peut mettre en place des mesures de réduction adaptées qui peuvent prendre la forme de protections passives (écrans ou modelés acoustiques) ou de renforcement de l'isolation des façades sous réserve de financements disponibles. Une protection par écran ou modelé permet d'obtenir une réduction de 5 à 12 dB(A) en fonction du site. L'isolation de façade permet d'apporter une protection contre les bruits extérieurs de 30 dB(A) au minimum (pour les logements dont le permis de construire a été déposé après le 1^{er} janvier 1996).



Exemples d'écrans acoustiques à Aiguebelle et Moirans

L'aménagement de voies existantes (comme la création d'une 3^e voie, ...) est aussi l'occasion d'améliorer la situation acoustique préexistante, le respect de seuils acoustiques réglementaires étant également une obligation.

Pour les lignes nouvelles, le maintien d'une distance suffisante entre le tracé des lignes nouvelles et les habitations est également prioritaire. Un abaissement du profil en long des lignes nouvelles en dessous du niveau du terrain existant peut également être un moyen de réduire le bruit ferroviaire à la source.

Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes :

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, SNCF Réseau participe à plusieurs programmes de recherche français ou européens qui proposent aujourd'hui de nouvelles pistes techniques intéressantes pour réduire le bruit ferroviaire.

Actions sur les infrastructures existantes :

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier. Des travaux de recherches menés par la direction de la recherche de la SNCF pour le compte de SNCF Réseau ont permis d'établir une méthodologie fiable pour la caractérisation et le traitement des ponts métalliques du réseau ferré national. Quelques ouvrages ont bénéficié de ces solutions qui consistent notamment à poser des absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages (dispositif placé en bordure du rail dont le rôle est d'absorber les vibrations), le remplacement des systèmes d'attache des rails et la mise en place d'écrans acoustiques absorbants.

SNCF Réseau a engagé un programme de recherche spécifique pour réduire le bruit des triages qui provoquent un crissement aigu lié au frottement de la roue sur le rail freineur. Plusieurs solutions ont été expérimentées et le sont encore, comme la pose d'écran acoustique au droit des freins de voie, l'injection d'un lubrifiant (abandonnée) ou encore la mise en œuvre d'un rail freineur rainuré en acier. Mais ces solutions ne sont pas encore opérationnelles.



Rail freineur (gare d'Antwerpen)

SNCF Réseau a également mis au point une solution d'écran bas d'une hauteur inférieure à 1m, placé très près du rail. Cette solution non encore homologuée en France montre son intérêt lorsqu'elle est combinée à un carénage du bas de caisse des trains, mais ne permet pas de réaliser pour le moment certaines actions de maintenance des voies.

Actions sur le matériel roulant :

SNCF réseau a participé au programme de recherche européen Silent Freight (relatif au matériel fret roulant) qui avait pour objectifs de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de sys-

tèmes à jonc après usinage d'une gorge...), en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.

Les vibrations dans le sol sont également de plus en plus présentes dans les revendications des riverains et la SNCF développe les compétences nécessaires pour proposer la conception d'infrastructures performantes en termes de vibrations dans le sol.

Des actions sur le matériel roulant peuvent être réalisées par les entreprises ferroviaires.

Les caractéristiques du matériel roulant sont en constante amélioration. Les organes de freinage récents permettent un meilleur état de surface des roues (et donc une moindre usure des rails) à l'origine d'une limitation des niveaux sonores, perceptible sur l'ensemble du parcours et pas uniquement dans les zones de freinage.

La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de 10 dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames. Entre les TGV orange de première génération (1981) et les rames actuelles, un gain de plus de 14 dB(A) a été constaté.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite, remplaçant les semelles de frein en fonte sur les autres types de matériel roulant permet d'obtenir une baisse de 8 à 10 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels.

Le déploiement de matériels ferroviaires récents moins bruyants, car respectant des spécifications acoustiques de plus en plus contraignantes, initié en Ile de France sur les RER s'est poursuivie avec le Francilien en Île-de-France et le déploiement des Régiolis et Regio 2N, les régions (opérateurs qui exploitent les TER) s'étant largement engagées dans le renouvellement de leurs parcs. Ainsi, la totalité du matériel voyageurs, hors Corail et VB2N (voitures banlieue à 2 niveaux), est désormais équipée de semelles de frein en matériaux composites.

Pour le matériel fret, le déploiement de cette amélioration, qui dépend des détenteurs de wagons, a été plus lente, mais elle est désormais bien engagée et des gains similaires ont pu être obtenus. En effet, la révision de la STI bruit publiée le 16 mai 2019 au journal officiel de l'union européenne a introduit la notion d'« itinéraire silencieux » (quieter route) : section de ligne d'au moins 20 km de longueur sur laquelle le TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel y compris le week-end) moyenné sur les années 2015-16-17 sur la seule période de nuit (22h-6h) est supérieur à 12 trains de fret. Sur les « itinéraires silencieux », aucun wagon équipé de semelles de frein en fonte ne sera autorisé à circuler à partir du 8 décembre 2024 (changement de service annuel). Ainsi, tout wagon qui empruntera au moins quelques mètres d'un « itinéraire silencieux » sur son parcours sera nécessairement silencieux sur l'ensemble de son parcours. Il n'est pas nécessaire que le wagon circule sur 20 km d'itinéraire silencieux pour être soumis à l'obligation.

La quasi-totalité des wagons rouleront de fait sur un itinéraire silencieux fin 2024 et seront donc freinés composite.

Programmes de recherche et innovation

La lutte contre le bruit est l'occasion pour l'entreprise d'innover tout en s'intégrant pleinement dans les objectifs de développement durable qu'elle s'est fixés. Citons par exemple les améliorations de la voie avec les semelles sous-traverses ou encore l'utilisation de béton bas carbone pour la construction de murs acoustiques permettant de limiter les émissions de gaz à effet de serre tout en gardant l'objectif clair de diminuer les nuisances sonores pour les riverains.

SNCF Réseau s'implique également dans des expérimentations et des programmes de

recherche et nationaux et internationaux, sur des problématiques complexes comme la combinaison de **solutions de réduction du bruit sur l'infrastructure et le matériel roulant**, la prédiction fine du bruit au passage du train

De plus, SNCF Réseau s'est associée à Bruitparif et l'Université Gustave Eiffel pour répondre à un appel à projet de l'ANSES visant à mieux identifier les facteurs de gêne sur un échantillon de riverains exposés au bruit ferroviaire.

Autre sujet acoustique pris à bras-le-corps par l'entreprise : l'amélioration des conditions de travail de ses agents exposés au bruit avec des EPI (équipements de protection individuelle) homologués et individualisés (comme la moulure sur mesure pour des bouchons d'oreille) et un traitement acoustique des ballastières qui diminue également le bruit pour les riverains des renouvellements de voies.

4.2.2. Mesures curatives

4.2.2.1. Mesures curatives prévues sur le réseau routier

Réseau routier concédé (autoroutes)

À partir des résultats issus de la cartographie de type « c », et du diagnostic établi au chapitre 3 (page 29), aucune zone ne répond aux critères d'une zone de bruit critique comme décrit en page 41.

À ce jour, sur le réseau APRR, aucun bâtiment sensible au bruit n'a été identifié sur le département de l'Yonne depuis la prise en compte des nuisances sonores par la société APRR suite aux travaux de protections acoustiques réalisées sur son réseau dans les 10 années précédentes (voir tableau création de murs anti-bruit).

Dans l'hypothèse d'une plainte avérée, APRR s'engage à effectuer des travaux et à traiter à ses frais l'ensemble des bâtiments sensibles au bruit confirmés aux abords de son réseau.

Les riverains concernés sont contactés afin qu'APRR leur propose :

- De financer la réalisation des travaux d'isolation de façade ou
- De rembourser les travaux d'isolation de façade que le riverain aurait déjà pu réaliser à ses frais.

Réseau routier non concédé

■ Identification des bâtiments sensibles au bruit avérés

À partir des résultats issus de la cartographie de type « c », et du diagnostic établi au chapitre 3 (pages 26 à 29), sur les axes de la RN 6 et de la RN 65, douze bâtiments sont potentiellement exposés à des dépassements de seuil sur 24 h ($L_{den} > 68$ dB (A)) et 3 bâtiments potentiellement exposés à des dépassements de seuil la nuit ($L_n > 62$ dB(A)).

Sur l'axe de la RN 77, 127 logements sont potentiellement exposés à des dépassements de seuil sur 24 h ($L_{den} > 68$ dB(A)) et 84 logements et un établissement d'enseignement sont potentiellement exposés à des dépassements de seuil la nuit ($L_n > 62$ dB(A)).

■ **Financement :**

Pour les réseaux routiers nationaux non concédés, les opérations relatives aux bâtiments sensibles au bruit sont financées dans le cadre du programme de modernisation du RRN non

concéder hors CPER, avec des crédits BOP 203 de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et sous réserve que les crédits budgétaires puissent être délégués.

■ **Revêtements acoustiques de chaussées proposés**

Les chaussées, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance et d'entretien régulier. Les techniques "sur couches minces" employées (BBM (béton bitumeux mince) et BBTM (béton bitumeux très mince)) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques. Les réductions obtenues peuvent atteindre entre 3 et 6 dB(A) selon le niveau d'émission d'origine.

Le programme d'entretien et de rénovation des chaussées pour les années à venir va tendre à augmenter le pourcentage actuel des couches de roulement aux performances acoustiques supérieures.

■ **Travaux prévus pour les 5 ans à venir**

Les programmes retenus sont connus à l'année. Le service en charge de l'entretien du patrimoine des routes nationales réalise une visite annuelle à N-1 pour effectuer un état des lieux et définit les priorités en fonction des budgets.

Les travaux programmés pour début de l'année 2024 :

– Couche de roulement sur la RN77, avenue Jean Mermoz à Auxerre du PR 2 + 620 au PR 1 + 880

4.2.2.2. Mesures curatives sur le réseau ferroviaire

■ **Identification des bâtiments sensibles au bruit avérés**

Les actions en cours d'identification des bâtiments sensibles au bruit sur le réseau ferré vont être poursuivies par SNCF Réseau et leur résorption sera réalisée **dans la limite des financements disponibles** et des participations des collectivités locales concernées, durant la période de validité du PPBE (2024 – 2028).

■ **Financement :**

En fonction de chaque configuration, SNCF-Réseau définit des protections acoustiques appropriées puis les précise sur le terrain, en concertation avec les habitants, les riverains et les élus.

Pour le traitement par écrans acoustiques ou modelés, SNCF Réseau et l'État financent 50 % du coût des protections, le reste étant à la charge des collectivités locales (Région, Département, Commune).

Pour le traitement par isolation de façade exclusif concernant les bâtiments sensibles au bruit, l'État propose des subventions aux propriétaires à hauteur minimale de 80 % du coût des travaux plafonné. Pour les isolations de façade complémentaires associées à des écrans, le financement est basé sur la même répartition que les écrans.

La maîtrise du bruit est un investissement sur l'avenir. C'est l'une des conditions pour la réussite et l'acceptabilité de l'objectif que s'est donné le Groupe SNCF de doublement du transport de voyageurs et de marchandises d'ici à 2030.

4.3. Justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Le choix des mesures de réduction fait l'objet d'une politique homogène affichée au niveau national. Ces choix mettent en avant l'intérêt des protections à la source mais maintiennent un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et économiquement justifié. **Les critères économiques suivants ont été appliqués pour bâtir la réponse apportée au PPBE.**

Critère économique	Réponse apportée
Écart entre solution à la source et isolation de façades inférieur à 30 000 €HT	Traitement à la source préconisé
Écart entre solution à la source et isolation de façades compris entre 30 000 €HT et 60 000 €HT	<ul style="list-style-type: none"> – Une étude comparant diverses solutions est réalisée. – Le traitement par isolation de façades est retenu en solution de base. – Des solutions de traitement mixtes peuvent être étudiées de même que des solutions de financement en partenariat
Écart supérieur à 60 000 € HT	Traitement par isolation de façades

Critères économiques appliqués par APRR pour répondre aux PPBE

4.4. Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues dans le PPBE

L'estimation de l'impact des actions inscrites dans le présent PPBE notamment sur la diminution éventuelle du nombre de personnes exposées au bruit a été estimée comme non évaluable par SNCF Réseau et par le gestionnaire autoroutier APRR. Cependant, pour le réseau autoroutier non concédé de l'État, une estimation peut être réalisée au vu des travaux effectués et de leurs localisations précises durant ces 5 dernières années.

La méthode retenue pour estimer le nombre de personnes impactées par la diminution du bruit

Le revêtement phonique réduit une partie du bruit à la source, à savoir le contact entre la route et le pneu du véhicule.

Les gains que l'on peut attendre sur le plan acoustique d'un remplacement de revêtement de type bitumineux « classique » par un revêtement acoustique sont de l'ordre de 3 à 6 dB(A) et peuvent aller jusqu'à 9 dB(A) selon les performances acoustiques du revêtement sélectionné, son âge et les conditions de circulation (fluide ou saccadée, vitesse, taux de poids lourds...) par rapport à un revêtement traditionnel en bon état.

Ainsi, des gains significatifs de l'ordre de 3 à 5 dB(A) peuvent être obtenus même sur des sections de voirie urbaine avec des vitesses de circulation faibles comprises entre 30 et

50 km/h et un faible taux de poids lourds.

Néanmoins, lorsque les vitesses diminuent et que les bruits mécaniques prédominent le gain devient moindre.

La méthode de calcul est basée sur celles des études de Bruitparif qui retient les valeurs suivantes :

– **une diminution de 5 dB(A) maximum** peut être obtenue sur des sections de voirie urbaine avec des vitesses de circulation faibles comprises entre 30 et 50 km/h et un faible taux de poids lourds, ce qui correspond au trafic de la route nationale 77 en agglomération (Auxerre),

– **un gain d'environ 9 dB(A) arrondi à 10 dB(A)** pour les autres routes nationales hors agglomération (RN6, RN65) avec des vitesses supérieures. Les tableaux du rapport d'étude du Cerema de janvier 2023 indiquant des intervalles de 5 dB(A), le gain a été arrondi au chiffre le plus proche.

Connaissant le linéaire total de la voie concernée par les cartes de bruit stratégique et le linéaire des travaux, on peut calculer un coefficient de réduction du bruit et l'appliquer aux tableaux donnant le nombre de personnes exposées

Pour la RN6, le linéaire total est de 9 861 m, le linéaire de travaux de 2435, K = 0,2469

Pour la RN6, le linéaire total est de 9 861 m, le linéaire de travaux de 2435, K = 0,2469

Pour la RN77, le linéaire total est de 2 834 m, le linéaire de travaux de 90 m, K = 0,0318

Indice Ln en dB(A) avant et après travaux

axe voie	Nombre de personnes potentiellement exposées					total	Variation
	50-55	55-60	60-65	65-70	>70		
RN6 avant	48	187	2	1	0	238	
RN6 après	36	141	2	1	0	180	-58
RN65 avant	16	20	5	0	0	41	
RN65 après	Pas de travaux sur la RN65						0
RN77 avant	99	93	118	70	0	380	
RN77 après	99	94	116	68	0	377	-3

Indice Lden en dB(A) avant et après travaux

axe voie	Nombre de personnes potentiellement exposées					total	Variation
	55-60	60-65	65-70	70-75	>75		
RN6 avant	81	66	161	2	1	311	
RN6 après	101	50	121	2	1	275	-36
RN65 avant	15	18	18	3	0	54	
RN65 après	Pas de travaux sur la RN65						0
RN77 avant	156	99	96	119	60	530	
RN77 après	154	99	97	117	58	525	-5

Soit un total de 102 personnes concernées par une diminution du bruit dans l'environnement.

5. Bilan de la consultation du public

5.1. Modalités de la consultation

En application de l'article R. 572-9 du code de l'environnement, la consultation du public s'est déroulée du 14 mars au 14 mai 2024.

Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans le journal "l'Yonne Républicaine" dans son édition du 27 février 2024.

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public :

- par voie électronique sur le site internet de la préfecture
<https://www.yonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Protection-de-l-environnement/Bruit/Cartes-de-bruits-strategiques/Cartes-de-bruit-strategiques-des-infrastructures-de-transport-terrestres>
- en version papier consultable à l'accueil de la direction départementale des territoires

Le public était invité à faire ses remarques par différents biais, à savoir :

- registre déposé à l'accueil de la direction départementale des territoires
- par courrier postal adressé à la direction départementale des territoires
- par voie électronique à une adresse dédiée : ddt-ppbe@yonne.gouv.fr

Aucune remarque du public n'a été recueillie.

5.2. Réponses des gestionnaires aux observations

Un retour de la SNCF a été pris en compte et a été intégré au présent PPBE échéance 4.

Aucun retour des autres gestionnaires.

5.3. Prise en compte dans le PPBE de l'État

Considérant :

que les remarques faites lors de la consultation du public et les réponses apportées par SNCF Réseau SNCF ne remettent pas en cause la rédaction du projet de PPBE de l'État,

que l'absence de réponse des gestionnaires de la société APRR et la DIR-CE ne remettent pas en cause la rédaction du projet de PPBE de l'État,
que les réponses apportées par SNCF-Réseau ont été intégrées au PPBE de l'État
que son contenu est conforme à la réglementation, le PPBE a été mis à l'approbation du préfet de l'YONNE.

Le PPBE a été approuvé par le préfet le 4 juin 2024.

Il est publié sur le site internet des services de l'État à l'adresse suivante :

<https://www.yonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Protection-de-l-environnement/Bruit/Cartes-de-bruits-strategiques/Cartes-de-bruit-strategiques-des-infrastructures-de-transports-terrestres>

6. Glossaire

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale
CRITERES D'ANTERIORITE	Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs La définition exacte est donnée en page 31 du chapitre 4 « <i>objectif en matière de bruit</i> »
dB(A)	Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique)
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son
ISOLATION DE FACADES	Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment
LAeq	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T, a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles
Lday	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6 h à 18 h
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit)
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit
MERLON	Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée
OMS	Organisation mondiale de la santé
Pascal (Pa):	Unité de mesure de pression équivalant 1newton/m ²

POINT NOIR DU BRUIT

Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité

POINT NOIR DU BRUIT DIURNE

Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite diurne est dépassée

POINT NOIR DU BRUIT NOCTURNE

Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée

SNCF Réseau

Organisme propriétaire et gestionnaire des voies ferrées nationales.

TMJA

Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier

ZONE DE BRUIT CRITIQUE

Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres

ZUS

Zones urbaines sensibles ; Ce sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires

Direction départementale des territoires de
l'Yonne

89-2024-06-05-00001

Arrêté préfectoral n° DDT/SEE/2024/0028
portant autorisation pour la remise en service du
moulin de Flogny-la-Chapelle pour une
production hydroélectrique

**Arrêté préfectoral n° DDT/SEE/2024/0028
portant autorisation pour la remise en service
du moulin de Flogny-la-Chapelle pour une production hydroélectrique**

Le Préfet de l'Yonne,

VU la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) n°2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;

VU le code de l'environnement, notamment son livre I-Titre VIII, son livre II-titre Ier chapitres 1 à 6, et ses articles L.181-14 et R.181-46 ;

VU l'article R.214-18-1 du code de l'environnement ;

VU l'arrêté du préfet coordonnateur de bassin en date du 4 décembre 2012 établissant la liste des cours d'eau classés sur le bassin Seine-Normandie, au titre de l'article L.214-17 du code de l'environnement ;

VU le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Seine-Normandie en vigueur ;

VU le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine-Normandie en vigueur ;

VU l'arrêté inter-préfectoral en date du 6 mai 2013 portant approbation du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) pour le bassin versant de l'Armançon concernant les départements de l'Aube, la Côte-d'Or et l'Yonne;

VU la demande de Monsieur LUTUN Thibault en date du 29 mai 2022, sollicitant l'autorisation de réaliser des travaux de remise en état pour réaliser une production hydroélectrique du moulin de Flogny-la-Chapelle sis sur les parcelles C2, C526, C527, C473, C525, AP70, C468, C537 sur la commune de Flogny-la-Chapelle, dont il est propriétaire ;

VU la première demande de compléments transmise par la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne en date du 1^{er} mars 2022.

VU les portés à connaissances, déposés par Monsieur LUTUN Thibault en date du 5 janvier 2022, 29 mai 2022, 16 août 2023 et 10 novembre 2023 ;

VU les observations formulées par la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne sur les portés à connaissance ;

VU le projet d'arrêté préfectoral pour la remise en service du moulin de la Chapelle sur la commune de Flogny-la-Chapelle porté à la connaissance du demandeur en date du 22 avril 2024 ;

VU les compléments apportés par M.LUTUN le 30 avril 2024 et le 2 mai 2024 ;

VU l'arrêté de délégation / subdélégation n°DDT/DIR//2024-01 en date du 27 mars 2024 ;

Considérant que les travaux sont soumis à autorisation au titre de la rubrique 5.2.2.0, de la nomenclature de l'article R 214-1 du code de l'environnement ;

SUR proposition de Madame la directrice départementale des territoires de l'Yonne ;

ARRÊTE :

Article 1 : Bénéficiaire de l'opération

Monsieur LUTUN Thibault demeurant, 3C route d'Auxerre, les Bruyères 89240 Villefargeau, est autorisé à réaliser les travaux de remise en état du site pour la production d'hydroélectricité sur le moulin de Flogny-la-Chapelle sis sur les parcelles C2, C526, C527, C473, C525, AP70, C468, C537 sur la commune de Flogny-la-Chapelle.

Article 2 : Consistance des travaux

Les travaux concernent la remise en service pour une production hydroélectrique du site du moulin de Flogny-la-Chapelle.

Les travaux consistent en :

- La réfection du clapet, installé en 1987 par le SIRTAVA (ex Syndicat Mixte du Bassin Versant de l'Armançon), d'une surface de 9,8 m², en rénovant les flotteurs existants afin d'avoir une précision de 5 cm et d'automatiser les manœuvres. Ce clapet permet d'évacuer 26 m³/s lorsque le débit plein bord dans l'Armançon atteint 95 m³/s à la station vigicrue de Tronchoy.
- Conformément au plan projet, le sous bief n°2 est supprimé.
- Conformément au plan projet, le sous bief principal n°1 constitue le bief après modification de l'emplacement des installations.
- La mise en place d'un dispositif permettant de contrôler à distance les niveaux d'eau.
- La mise en place d'un nouveau repère pour la côte d'exploitation fixé au-dessus de celui du niveau légal à la cote 117,45m NGF, situé à proximité des nouvelles turbines en conformité avec le règlement d'eau. Ce repère doit être visible, facile d'accès pour permettre le contrôle et le respect de la côte.
- La mise en place soit de turbines de type kaplan accompagnées d'une goulotte de dévalaison et grille ichtyocompatible de 60 m² avec un entraxe de 2cm et une inclinaison de 26°, soit de Vis

hydrodynamiques, qui sont ichtyocompatibles, et ne nécessitent donc ni goulotte de dévalaison, ni plan de grille avec entraxe de 2cm incliné à 26°. Le groupe sera placé à la confluence entre le canal de fuite et le tronçon court-circuité.

- la mise en place d'une vanne de dégravage pour faciliter le transport sédimentaire au niveau de la centrale.

- **le respect du débit réservé**, soit 2,02 m³/s, réparti pour 600 l/s par une passe à poisson de type rivière de contournement et 1,42 m³/s par surverse sur le seuil.

- **l'aménagement d'une rivière de contournement** entre le seuil de la prise d'eau et la centrale électrique, sur une longueur d'environ 80 mètres, avec une largeur d'environ 1,40 mètres et une profondeur de 45 cm, pour un débit d'environ 600 l/s. La sortie piscicole s'effectuera par un pré-bassin avec une chute de 16 cm.

- Dans le cas où le groupe serait constitué de turbines de type Kaplan, la mise en place d'une goulotte de dévalaison est installée en aval direct du plan de grille. Cette goulotte a un débit d'environ 400 l/s, comprenant 4 exutoires d'une largeur d'environ 50 cm situés à chaque angle de mur soit 2 par turbine. Elle aura une largeur de 50 cm et une profondeur de 50 cm, avec une chute de 40 cm de hauteur pour réguler le débit de la goulotte et empêcher la montaison.

Les cotes des différents aménagements sont :

- Au niveau du plan de grille : le radier de fond est à la cote 114,45 m NGF. Le fond de la goulotte de dévalaison est à 116,95 m NGF. Le niveau minimum d'exploitation est de 117,45 m NGF. La sortie de la goulotte de dévalaison au niveau de l'Armançon est à 116,00 m NGF.

- La cote du seuil et du clapet situés sur l'Armançon, est située à 117,44 m NGF

- Les cotes pour la rivière de contournement sont de 117,06m NGF pour l'entrée hydraulique (amont) et de 115,70 m NGF pour l'entrée piscicole (aval)

Article 3 : Travaux soumis à condition

Le cas échéant, les éléments techniques de la goulotte de dévalaison peuvent être modifiés après validation par le service en charge de la police de l'eau d'éléments techniques proposés par le bénéficiaire.

Article 4 : Mesures de sauvegarde et de protection du milieu

Le bénéficiaire de la présente autorisation est tenu de prendre toutes dispositions pour ne pas causer de mortalités piscicoles pendant les travaux. Si nécessaire, il doit prendre à sa charge les opérations de sauvetage du poisson, dans l'Armançon ou dans le bief, rendus nécessaires par la situation de mise en travaux du site du moulin.

Un écoulement permanent est maintenu entre l'amont et l'aval du barrage, dans l'Armançon.

Toutes dispositions sont mises en œuvre pour empêcher une pollution des milieux aquatiques concernés pendant les travaux. En particulier, les engins évoluant à proximité du cours d'eau doivent être munis de fluides hydrauliques biodégradables. Le lavage des outils dans le cours d'eau est interdit. Les bétons doivent être mis en œuvre dans des coffrages étanches.

Aucun engin ne circule dans le lit du cours d'eau en dehors des secteurs mis en assec.

En cas d'incident lors des travaux, susceptible de provoquer une pollution ou un désordre dans l'écoulement des eaux à l'aval ou à l'amont du site, le déclarant doit prendre toutes les mesures possibles pour y mettre fin, en évaluer les conséquences et y remédier. Les travaux sont interrompus jusqu'à ce que les dispositions nécessaires soient prises pour en éviter le renouvellement. Il en informe dans les meilleurs délais le préfet, les services chargés de la police de l'eau et le maire, intéressés soit du fait du lieu de l'incident, soit du fait des conséquences potentielles de l'incident, notamment en cas de proximité d'une zone de captage pour l'alimentation en eau potable ou d'une zone de baignade.

Article 5 : Début et fin des travaux

La période de réalisation des travaux respectera les dispositions de l'article L.110-1 du Code de l'Environnement, afin de préserver toute atteinte à la biodiversité, ainsi que, les prescriptions figurant ci-après à l'article 11.

Article 6 : Caractère de l'autorisation – durée de l'autorisation

Sauf cas de force majeure ou de demande justifiée et acceptée de prorogation de délai, l'autorisation cesse de produire effet si les travaux n'ont pas fait l'objet d'un commencement substantiel dans le délai de trois (3) ans à compter de la signature du présent arrêté.

Cette autorisation est accordée à titre personnel, précaire et révocable sans indemnité de l'État.

Article 7 : Déclaration des incidents ou accidents

Dès qu'il en a connaissance, le bénéficiaire est tenu de déclarer au préfet les accidents ou incidents intéressant les installations, ouvrages, travaux ou activités faisant l'objet de la présente autorisation, qui sont de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L.211-1 du code de l'environnement.

Sans préjudice des mesures susceptibles d'être prescrites par le préfet, le bénéficiaire est tenu de prendre ou de faire prendre les dispositions nécessaires pour mettre fin aux causes de l'incident ou accident, pour évaluer ses conséquences et y remédier.

Le bénéficiaire est responsable des accidents ou dommages imputables à la réalisation des travaux ou à l'aménagement en résultant ou à l'exercice de l'activité.

Article 8 : Accès aux travaux et exercice des missions de police

Les agents en charge des missions de police administrative au titre du code de l'environnement et les inspecteurs de l'environnement ont libre accès aux travaux ou activités relevant de la présente autorisation. Ils peuvent demander communication de toute pièce utile au contrôle de la bonne exécution du présent arrêté. Par ailleurs, si nécessaire, le bénéficiaire met à disposition des agents chargés d'une mission de contrôle, les moyens de transport (notamment nautique) permettant d'accéder au secteur de travaux ou au lieu de l'activité.

Article 9 : Droit des tiers

Les droits des tiers sont expressément réservés. Le bénéficiaire s'assure de l'accord des propriétaires pour toutes les parcelles dont il n'a pas la maîtrise foncière. Des conventions sont établies entre le bénéficiaire et les propriétaires riverains concernés par les travaux.

Article 10 : Remise en état des lieux

Une fois les travaux terminés, les accès aux différents points du chantier devront être neutralisés. Le site sera déblayé de tous matériels, matériaux et déchets. En cas de dégradation, le bénéficiaire prendra à sa charge les travaux de remise en état.

Article 11 : Prescriptions relatives au mode opératoire des travaux**I.- Avant le démarrage du chantier**

Dans un délai minimum de huit jours avant les travaux, le bénéficiaire est tenu d'informer les services de la police de l'eau (DDT et OFB), du commencement des travaux.

Le bénéficiaire de la présente autorisation devra se conformer, à la programmation et les choix techniques les plus adaptés aux enjeux écologiques, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, comme présentés dans le dossier déposé.

Le bénéficiaire organisera, avant le démarrage du chantier, une information pour les entreprises titulaires du marché afin de leur présenter les règles liées à la protection du milieu naturel, les modalités de réalisation des travaux et les procédures à respecter en cas d'accidents ou d'incidents.

II.- En phase chantier

Le bénéficiaire informe le service instructeur et les services en charge de la police de l'environnement de l'avancement des travaux et des difficultés rencontrées par courrier ou par courriel.

Si le respect des intérêts mentionnés à l'article L.211-1 du code de l'environnement n'est pas assuré par l'exécution des prescriptions du présent arrêté, le préfet peut imposer, par arrêté complémentaire, toutes prescriptions spécifiques nécessaires, en application de l'article R.214-39 du code de l'environnement.

Un dispositif de filtre des matières en suspension sera installé en aval de chaque zone de travaux sur l'intégralité du lit mouillé, afin d'empêcher tout départ de matières en suspension dans le cours d'eau. Un contrôle visuel sera réalisé plusieurs fois par jour par le bénéficiaire ou par l'entreprise, de façon à interrompre les travaux, jusqu'au retour à la normale, dès que les eaux rejetées dans le cours d'eau présentent une turbidité visible. Ces dispositifs de filtre sont entretenus régulièrement afin de conserver toutes leurs fonctionnalités. En fin de travaux, avant l'enlèvement des filtres, le bénéficiaire s'assure que les matières en suspensions accumulées en amont de ces dispositifs sont enlevées avant rétablissement de l'écoulement.

Article 12 : Moyens d'analyses, de surveillance et de contrôle – conduite des travaux

Le bénéficiaire est responsable de la tenue et du suivi régulier du chantier organisé conformément au dossier présenté et aux prescriptions du présent arrêté. Il informe les entreprises intervenantes des prescriptions à respecter notamment en ce qui concerne les enjeux locaux, le respect des emprises dédiées aux aménagements et la mise en défens des zones à protéger. Il organise des réunions régulières avec ces dernières.

Le bénéficiaire devra organiser régulièrement avec le service de la DDT en charge de la police de l'eau et l'OFB des réunions destinées à vérifier la conformité des aménagements faisant l'objet de la présente autorisation.

À ce titre, les réunions se tiendront a minima aux étapes suivantes :

- La première pour valider le tracé en plan (piquetage, dévégétalisation, excavation terre végétale, ...) et la zone d'emprise du chantier ;
- La seconde avant la remise en eau du bief et de la rivière de contournement (après calage profil et après « habillage du lit : recharge granulométrique et habitats) ;
- La dernière lors de la mise en service des installations (mise en eau de la passe à poissons, mise en place des repères de vérification).

Le pétitionnaire devra fournir dans les six mois après la réception des travaux, un plan de récolement du nouveau tracé du cours d'eau.

Article 13 : Moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident

I.- En cas de pollution accidentelle

En cas de pollution accidentelle, des opérations de pompage et de curage sont mises en œuvre à la charge du bénéficiaire. Des barrages flottants et des matériaux absorbants sont conservés sur le chantier afin de permettre au personnel compétent d'intervenir rapidement, selon le type de milieu pollué (sol ou eau). Le service de la DDT en charge de police de l'eau est informé sans délai des pollutions accidentelles.

Le personnel est formé aux mesures d'intervention.

II. - En cas de risque de crue

Aucune intervention ne devra être réalisée en période de crue ou d'événement pluvieux important. Le pétitionnaire et l'entreprise en charge des travaux devront rester informés sur le niveau de vigilance requis lors de la prévision de tout événement hydrologique et météorologique exceptionnel, notamment via les sites internet «vigicrues» et «météofrance». Le chantier devra être évacué et débarrassé de tous les matériaux susceptibles de causer des pollutions ou d'être entraînés par la force de l'eau, si un événement pluvieux important, ou si une crue était à craindre, selon la consultation des sites internet.

Article 14 : Mesures d'évitement et de réduction

I. Milieux aquatiques

Toutes précautions devront être prises visant à éviter une pollution du milieu naturel, notamment par mise en suspension de fines et chute de matériaux divers dans la rivière. Un dispositif filtrant devra être mis en place pour pallier les éventuels problèmes de matières en suspensions engendrées par les travaux. En cas de dépôts importants de matières en suspensions constatées sur place ou signalés par l'OFB ou la DDT, les travaux devront être suspendus jusqu'à retour à la normale.

L'approvisionnement des engins en huile et carburant, leurs entretien et réparations devront s'effectuer sur une zone étanche. Le stockage d'huiles, d'hydrocarbures ou de produits toxiques sera établi en dehors des zones inondables. Des bacs de rétention devront être mis en place dans les zones de stockage de ces produits ainsi que dans les zones d'entretien des véhicules. Les accès aux chantiers et les zones de stationnement devront être rigoureusement respectés.

II. Amphibiens

Les parcelles situées à proximité des zones de travaux seront mises en défens afin de servir de zones de refuge.

III. Espèces exotiques envahissantes

En cas de présence avérée d'espèces végétales exotiques envahissantes non détectées lors de la phase d'étude, le maître d'ouvrage devra préalablement étudier leur élimination en soumettant à l'OFB et au service de police de l'eau un protocole d'intervention.

Article 15 : Responsabilité du bénéficiaire

Il doit en outre garantir une capacité d'intervention rapide de jour ou de nuit afin d'assurer le repliement des installations du chantier en cas de crue consécutive à un orage ou un phénomène pluvieux de forte amplitude.

Le bénéficiaire de l'autorisation, propriétaire du moulin, reste responsable de tout dommage occasionné à des tiers ou au milieu naturel, par suite des travaux, ou de la dégradation de l'ouvrage.

Le bénéficiaire de l'autorisation doit se tenir informé des conditions météorologiques de façon à ne pas intervenir en cas d'événement pluvieux exceptionnel. Il doit en outre garantir une capacité d'intervention rapide de jour ou de nuit afin d'assurer le repliement des installations du chantier en cas de crue consécutive à un orage ou un phénomène pluvieux de forte amplitude.

Article 16 : Compte-rendu d'exécution

A l'issue des travaux, le bénéficiaire de la présente autorisation adresse sous un mois, au service en charge de la police de l'eau, de la direction départementale des territoires de l'Yonne, un compte-rendu du déroulement des travaux, des incidents rencontrés, le cas échéant des mesures mises en œuvre pour y remédier, des opérations réellement effectuées, et un plan de récolement de l'ouvrage et des aménagements réalisés, à une échelle comprise entre 1/200^{ème} et 1/1000^{ème}, les cotes devront être exprimées en m NGF.

Article 17 : Présentation de l'autorisation

Le bénéficiaire, ou le responsable de l'exécution matérielle de l'opération doit être porteur de la présente autorisation pendant la réalisation des travaux.

Il est tenu de la présenter à toute demande des agents commissionnés au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques ou de l'environnement.

Article 18 : Retrait de l'autorisation

La présente autorisation est personnelle et incessible.

La cession de la présente autorisation est possible à toute personne morale créé par le propriétaire.

Elle peut être retirée à tout moment sans indemnité si le bénéficiaire n'en respecte pas les clauses ou les prescriptions qui lui sont liées.

Article 19 : Exécution

Madame la secrétaire générale de la préfecture de l'Yonne et la Directrice départementale des Territoires de l'Yonne, sont chargées chacune en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à M. LUTUN Thibault et sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture, affiché en mairie de FLOGNY-LA-CHAPELLE, et dont la copie sera adressée pour information à l'Office Français pour la Biodiversité, la Fédération de l'Yonne de la Pêche et de la Protection des Milieux Aquatiques et le Syndicat Mixte du Bassin Versant de l'Armançon.

Fait à Auxerre, le **05 JUIN 2024**

Pour le préfet et par délégation,
La secrétaire générale


Pauline GIRARDOT

Le présent arrêté peut être contesté dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

— soit par un recours gracieux auprès de l'auteur de la décision et/ou un recours hiérarchique auprès du ministre chargé de XXX. L'absence de réponse dans un délai de deux mois fait naître une décision implicite de rejet qui peut elle-même être déférée au tribunal administratif territorialement compétent dans les deux mois suivant son intervention. Il en est de même en cas de décision explicite à compter de sa notification.

— soit par un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Les particuliers et les personnes morales de droit privé peuvent déposer leur recours auprès du tribunal administratif via l'application Télérecours citoyens, accessible par le site internet www.telerecours.fr

Direction départementale des territoires de
l'Yonne

89-2024-06-10-00003

Arrêté N°DDT/SEA/2024-18 portant désignation
d'un expert indépendant pour participer à la
mission d'expertise diligentée dans le cadre de
la proposition de reconnaissance des pertes de
récolte au titre de l'indemnisation fondée sur la
solidarité nationale



**PRÉFET
DE L'YONNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires**

**Arrêté n° DDT/SEA/2024-18
portant désignation d'un expert indépendant pour participer à la mission d'expertise diligentée
dans le cadre de la proposition de reconnaissance des pertes de récolte au titre de
l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale**

Le Préfet de l'Yonne,

VU le Code rural et de la pêche maritime, et notamment ses articles D. 361-44-5 et suivants ;

VU l'instruction technique relative à la gestion de l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale pour les cultures non assurées hors prairies par les services déconcentrés de l'Etat en date du 1^{er} janvier 2024 ;

VU l'étude des différents devis sollicités aux fins d'identifier un expert indépendant pouvant participer à la mission d'expertise ;

VU la proposition de Monsieur Patrice BAILLET en date du 23 mai 2024 ;

VU l'attestation sur l'honneur d'absence de lien d'intérêt établie en date du 29 mai 2024 par Monsieur Patrice BAILLET ;

SUR proposition de la directrice départementale ;

ARRÊTE

Article 1 :

Monsieur Patrice BAILLET est nommé pour participer en qualité d'expert indépendant à la mission d'expertise diligentée dans le cadre de la procédure de reconnaissance de l'aléa climatique défavorable susceptible d'avoir occasionné des pertes de récolte ou de culture ouvrant droit au versement par l'État de l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale suivant : Épisode de grêle du 1^{er} mai 2024.

3 rue Monge – BP 79
89011 AUXERRE Cedex
Tél : 03 86 48 41 00
www.yonne.gouv.fr

1/2

Article 2 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du département de l'Yonne.

Fait à Auxerre, le 10 juin 2024

Pour le préfet et par délégation,
Le chef de service de l'économie
agricole,



Clément LERICHE

La secrétaire générale de la préfecture de l'Yonne et la directrice départementale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Le présent arrêté peut être contesté dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit par un recours gracieux auprès de l'auteur de la décision et/ou un recours hiérarchique auprès du ministre chargé de l'agriculture. L'absence de réponse dans un délai de deux mois fait naître une décision implicite de rejet qui peut elle-même être déférée au tribunal administratif territorialement compétent dans les deux mois suivant son intervention. Il en est de même en cas de décision explicite à compter de sa notification.

- soit par un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Les particuliers et les personnes morales de droit privé peuvent déposer leur recours auprès du tribunal administratif via l'application Télérecours citoyens, accessible par le site internet www.telerecours.fr

Direction départementale des territoires de
l'Yonne

89-2024-06-10-00005

Arrêté N°DDT/SEA/2024-19 portant désignation
d'un expert indépendant pour participer à la
mission d'expertise diligentée dans le cadre de
la proposition de reconnaissance des pertes de
récolte au titre de l'indemnisation fondée sur la
solidarité nationale



**PRÉFET
DE L'YONNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires**

**Arrêté n° DDT/SEA/2024-19
portant désignation d'un expert indépendant pour participer à la mission d'expertise diligentée
dans le cadre de la proposition de reconnaissance des pertes de récolte au titre de
l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale**

Le Préfet de l'Yonne,

VU le Code rural et de la pêche maritime, et notamment ses articles D. 361-44-5 et suivants ;

VU l'instruction technique relative à la gestion de l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale pour les cultures non assurées hors prairies par les services déconcentrés de l'Etat en date du 1^{er} janvier 2024 ;

VU l'étude des différents devis sollicités aux fins d'identifier un expert indépendant pouvant participer à la mission d'expertise ;

VU la proposition de Madame Geneviève MARTEAU en date du 22 mai 2024 ;

VU l'attestation sur l'honneur d'absence de lien d'intérêt établie en date du 29 mai 2024 par Madame Geneviève MARTEAU ;

SUR proposition de la directrice départementale ;

ARRÊTE

Article 1 :

Monsieur Patrice BAILLET est nommé pour participer en qualité d'expert indépendant à la mission d'expertise diligentée dans le cadre de la procédure de reconnaissance de l'aléa climatique défavorable susceptible d'avoir occasionné des pertes de récolte ou de culture ouvrant droit au versement par l'État de l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale suivant : Épisode d'excès de pluie du 1^{er} mars au 04 avril 2024.

3 rue Monge – BP 79
89011 AUXERRE Cedex
Tél : 03 86 48 41 00
www.yonne.gouv.fr

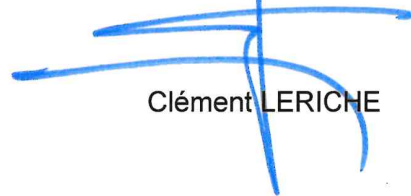
1/2

Article 2 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du département de l'Yonne.

Fait à Auxerre, le 10 juin 2024

Pour le préfet et par délégation,
Le chef de service de l'économie
agricole,



Clément LERICHE

La secrétaire générale de la préfecture de l'Yonne et la directrice départementale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Le présent arrêté peut être contesté dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit par un recours gracieux auprès de l'auteur de la décision et/ou un recours hiérarchique auprès du ministre chargé de l'agriculture. L'absence de réponse dans un délai de deux mois fait naître une décision implicite de rejet qui peut elle-même être déférée au tribunal administratif territorialement compétent dans les deux mois suivant son intervention. Il en est de même en cas de décision explicite à compter de sa notification.

- soit par un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Les particuliers et les personnes morales de droit privé peuvent déposer leur recours auprès du tribunal administratif via l'application Télérecours citoyens, accessible par le site internet www.telerecours.fr

Direction départementale des territoires de
l'Yonne

89-2024-06-10-00004

Arrêté N°DDT/SEA/2024-20 portant désignation
d'un expert indépendant pour participer à la
mission d'expertise diligentée dans le cadre de
la proposition de reconnaissance des pertes de
récolte au titre de l'indemnisation fondée sur la
solidarité nationale



**Arrêté n° DDT/SEA/2024-20
portant désignation d'un expert indépendant pour participer à la mission d'expertise diligentée
dans le cadre de la proposition de reconnaissance des pertes de récolte au titre de
l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale**

Le Préfet de l'Yonne,

VU le Code rural et de la pêche maritime, et notamment ses articles D. 361-44-5 et suivants ;

VU l'instruction technique relative à la gestion de l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale pour les cultures non assurées hors prairies par les services déconcentrés de l'État en date du 1^{er} janvier 2024 ;

VU l'étude des différents devis sollicités aux fins d'identifier un expert indépendant pouvant participer à la mission d'expertise ;

VU la proposition de Madame Geneviève MARTEAU en date du 22 mai 2024 ;

VU l'attestation sur l'honneur d'absence de lien d'intérêt établie en date du 29 mai 2024 par Madame Geneviève MARTEAU ;

SUR proposition de la directrice départementale ;

ARRÊTE

Article 1 :

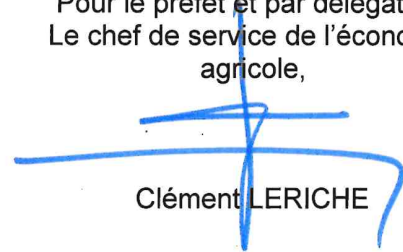
Madame Geneviève MARTEAU est nommée pour participer en qualité d'expert indépendant à la mission d'expertise diligentée dans le cadre de la procédure de reconnaissance de l'aléa climatique défavorable susceptible d'avoir occasionné des pertes de récolte ou de culture ouvrant droit au versement par l'État de l'indemnisation fondée sur la solidarité nationale suivant : Épisode de grêle du 1^{er} mai 2024.

Article 2 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du département de l'Yonne.

Fait à Auxerre, le 10 juin 2024

Pour le préfet et par délégation,
Le chef de service de l'économie
agricole,



Clément LERICHE

La secrétaire générale de la préfecture de l'Yonne et la directrice départementale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Le présent arrêté peut être contesté dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit par un recours gracieux auprès de l'auteur de la décision et/ou un recours hiérarchique auprès du ministre chargé de l'agriculture. L'absence de réponse dans un délai de deux mois fait naître une décision implicite de rejet qui peut elle-même être déférée au tribunal administratif territorialement compétent dans les deux mois suivant son intervention. Il en est de même en cas de décision explicite à compter de sa notification.

- soit par un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Les particuliers et les personnes morales de droit privé peuvent déposer leur recours auprès du tribunal administratif via l'application Télérecours citoyens, accessible par le site internet www.telerecours.fr

Préfecture de l'Yonne

89-2024-05-31-00001

Portant autorisation d'un système de
vidéoprotection AM FLEUR 89300 Joigny

ARRETE N°PREF/CAB/2024- 0228
Portant autorisation d'un système de vidéoprotection
AM FLEUR
15 avenue Gambetta 89300 JOIGNY

Le préfet de l'Yonne

VU le code de la sécurité intérieure (Livre II : ordre et sécurité publics – Titre V vidéoprotection) ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des services de l'Etat dans les régions et départements ;

VU le décret du président de la République en date du 16 mars 2022 nommant Monsieur Pascal JAN, préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté ministériel du 3 août 2007 portant définition des normes techniques des systèmes de vidéoprotection ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/CAB/2024-0127 du 22 avril 2024 modifiant l'arrêté N°PREF/CAB/2021-0847 du 30 septembre 2021 portant composition de la commission départementale des systèmes de vidéoprotection de l'Yonne ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/SAPPIE/BCAAT/2024-0228 du 6 mai 2024 donnant délégation de signature à Madame Clémence CHOUTET, sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté du 30 septembre 2022 portant prise en charge par voie de détachement et affectation à la préfecture de l'Yonne de Monsieur Christophe GALET ;

VU la demande présentée par le gérant, Monsieur Guillaume LEGENDRE, en vue d'être autorisé à installer et exploiter un système de vidéoprotection au sein de l'établissement AM FLEUR situé 15 avenue Gambetta 89300 Joigny ;

VU l'avis du référent sûreté ;

VU l'avis émis par la commission départementale des systèmes de vidéoprotection lors de la réunion du 16 mai 2024 ;

CONSIDERANT que les finalités exposées par le demandeur sont recevables et justifient l'utilisation d'un système de vidéoprotection ;

SUR proposition de Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne :

ARRETE :

Article 1^{er} : La mise en œuvre d'un système de vidéoprotection est autorisée pour sécuriser l'établissement AM FLEUR situé 15 avenue Gambetta 89300 Joigny, conformément au dossier présenté.

Cette autorisation est délivrée pour une durée de cinq ans à compter de la date du présent arrêté. Elle peut être renouvelée sur présentation d'une nouvelle demande quatre mois avant son échéance.

Le système comprend **2 caméras intérieures et 1 caméra extérieure** dont le champ de vision ne saurait excéder les limites de la propriété de l'établissement susmentionné ou ses abords immédiats (hors voie publique).

Le système considéré est mis en place pour assurer la :

- Sécurité des personnes
- Prévention des atteintes aux biens

Le système doit être conforme aux normes techniques définies par l'arrêté ministériel du 3 août 2007 susvisé et ne devra pas être destiné à alimenter un fichier nominatif.

Article 2 : Le responsable de la mise en œuvre du système devra se porter garant des personnes susceptibles d'intervenir dans l'exploitation ou le visionnage des images, ainsi que dans la maintenance du système mis en place. Des consignes très précises sur la confidentialité des images captées ou/et enregistrées et des atteintes à la vie privée qu'elles peuvent éventuellement impliquer seront données à toutes les personnes concernées. La personne habilitée à accéder aux images est :

- Le gérant : M. Guillaume LEGENDRE

L'accès à la salle de visionnage, d'enregistrement et de traitement et de traitement des images, devra être strictement interdit à toute personne n'y ayant pas une fonction précise ou qui n'aura pas été préalablement habilitée et autorisée par l'autorité responsable du système ou de son exploitation.

Article 3 : Le public devra être informé de l'existence d'un système de vidéoprotection par une signalétique appropriée à chaque point d'accès du public. Sur le panneau informant le public de manière claire, permanente et significative, devront figurer le nom ou la qualité, le numéro de téléphone de la personne auprès de laquelle le droit d'accès aux images peut être sollicité ainsi qu'un pictogramme représentant une caméra. Le panneau ou l'affichette devra, en outre, mentionner les références des articles du code de la sécurité intérieure applicable.

Article 4 : Le système de vidéoprotection installé comporte un dispositif d'enregistrement d'images. Hormis le cas d'une enquête de flagrant délit, d'une enquête préliminaire ou d'une information judiciaire, **les enregistrements seront détruits dans un délai maximum de 30 jours.**

Article 5 : Le droit d'accès aux informations enregistrées est réglé par les dispositions du code de la sécurité intérieure. Les services de gendarmerie et de police nationales ainsi que les douanes peuvent accéder aux images dans le cadre de leurs missions de police administrative. L'accès aux images et enregistrements n'est ouvert qu'aux agents individuellement désignés et dûment habilités par le chef de service ou le chef d'unité où ils sont affectés. Cet accès est prescrit pour la totalité de la durée de validité de l'autorisation.

Article 6 : Toutes modifications substantielles qui pourraient intervenir dans les éléments portés au dossier ayant fait l'objet de la demande visée ci-dessus (ex : configuration, activité, lieux protégés...), devront être signalées à l'autorité administrative ayant accordé la présente autorisation.

Article 7 : Sans préjudice des sanctions pénales applicables, la présente autorisation pourra, après que l'intéressé aura été mis à même de présenter ses observations, être retirée en cas de manquement aux dispositions du code de la sécurité intérieure et en cas de modification des conditions au vu desquelles elle a été délivrée. Cette autorisation ne vaut qu'au regard du titre V du livre II du code de la sécurité intérieure susvisée.

Article 8 : Le titulaire de la présente autorisation doit tenir un registre mentionnant les enregistrements réalisés, la date de destruction des images et, le cas échéant, la date de leur transmission au parquet.

Fait à Auxerre, le 31 MAI 2024

Pour la sous-préfète,
directrice de cabinet,
le directeur des sécurités,



Christophe GALET

Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Yonne. Il peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit d'un recours gracieux auprès du préfet de l'Yonne ou hiérarchique auprès du ministre de l'Intérieur ;
- soit d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Le tribunal administratif peut être saisi d'un recours déposé via l'application Télérecours citoyens accessible par le site internet www.telerecours.fr

Préfecture de l'Yonne

89-2024-05-31-00002

Portant autorisation d'un système de
vidéoprotection BAR EN OTHE 89320
Villechétive

ARRETE N°PREF/CAB/2024-0229
Portant autorisation d'un système de vidéoprotection
BAR EN OTHE
8 avenue de la République 89320 VILLECHETIVE

Le préfet de l'Yonne

VU le code de la sécurité intérieure (Livre II : ordre et sécurité publics – Titre V vidéoprotection) ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des services de l'Etat dans les régions et départements ;

VU le décret du président de la République en date du 16 mars 2022 nommant Monsieur Pascal JAN, préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté ministériel du 3 août 2007 portant définition des normes techniques des systèmes de vidéoprotection ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/CAB/2024-0127 du 22 avril 2024 modifiant l'arrêté N°PREF/CAB/2021-0847 du 30 septembre 2021 portant composition de la commission départementale des systèmes de vidéoprotection de l'Yonne ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/SAPPIE/BCAAT/2024-0228 du 6 mai 2024 donnant délégation de signature à Madame Clémence CHOUTET, sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté du 30 septembre 2022 portant prise en charge par voie de détachement et affectation à la préfecture de l'Yonne de Monsieur Christophe GALET ;

VU la demande présentée par la gérante, Madame Nelly ANTONIETTI, en vue d'être autorisé à installer et exploiter un système de vidéoprotection au sein de l'établissement BAR EN OTHE situé 8 avenue de la République 89320 Villechétive ;

VU l'avis du référent sûreté ;

VU l'avis émis par la commission départementale des systèmes de vidéoprotection lors de la réunion du 16 mai 2024 ;

CONSIDERANT que les finalités exposées par le demandeur sont recevables et justifient l'utilisation d'un système de vidéoprotection ;

SUR proposition de Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne :

ARRETE :

Article 1^{er} : La mise en œuvre d'un système de vidéoprotection est autorisée pour sécuriser l'établissement BAR EN OTHE situé 8 avenue de la République 89320 Villechétive, conformément au dossier présenté.

Cette autorisation est délivrée pour une durée de cinq ans à compter de la date du présent arrêté. Elle peut être renouvelée sur présentation d'une nouvelle demande quatre mois avant son échéance.

Le système comprend **3 caméras intérieures** dont le champ de vision ne saurait excéder les limites de la propriété de l'établissement susmentionné ou ses abords immédiats (hors voie publique).

Le système considéré est mis en place pour assurer la :

- Sécurité des personnes
- Prévention des atteintes aux biens

Le système doit être conforme aux normes techniques définies par l'arrêté ministériel du 3 août 2007 susvisé et ne devra pas être destiné à alimenter un fichier nominatif.

Article 2 : Le responsable de la mise en œuvre du système devra se porter garant des personnes susceptibles d'intervenir dans l'exploitation ou le visionnage des images, ainsi que dans la maintenance du système mis en place. Des consignes très précises sur la confidentialité des images captées ou/et enregistrées et des atteintes à la vie privée qu'elles peuvent éventuellement impliquer seront données à toutes les personnes concernées. Les personnes habilitées à accéder aux images sont :

- La gérante : Mme Nelly ANTONIETTI
- Le co-gérant : M. Romain NETO

L'accès à la salle de visionnage, d'enregistrement et de traitement et de traitement des images, devra être strictement interdit à toute personne n'y ayant pas une fonction précise ou qui n'aura pas été préalablement habilitée et autorisée par l'autorité responsable du système ou de son exploitation.

Article 3 : Le public devra être informé de l'existence d'un système de vidéoprotection par une signalétique appropriée à chaque point d'accès du public. Sur le panneau informant le public de manière claire, permanente et significative, devront figurer le nom ou la qualité, le numéro de téléphone de la personne auprès de laquelle le droit d'accès aux images peut être sollicité ainsi qu'un pictogramme représentant une caméra. Le panneau ou l'affichette devra, en outre, mentionner les références des articles du code de la sécurité intérieure applicable.

Article 4 : Le système de vidéoprotection installé comporte un dispositif d'enregistrement d'images. Hormis le cas d'une enquête de flagrant délit, d'une enquête préliminaire ou d'une information judiciaire, **les enregistrements seront détruits dans un délai maximum de 30 jours.**

Article 5 : Le droit d'accès aux informations enregistrées est réglé par les dispositions du code de la sécurité intérieure. Les services de gendarmerie et de police nationales ainsi que les douanes peuvent accéder aux images dans le cadre de leurs missions de police administrative. L'accès aux images et enregistrements n'est ouvert qu'aux agents individuellement désignés et dûment habilités par le chef de service ou le chef d'unité où ils sont affectés. Cet accès est prescrit pour la totalité de la durée de validité de l'autorisation.

Article 6 : Toutes modifications substantielles qui pourraient intervenir dans les éléments portés au dossier ayant fait l'objet de la demande visée ci-dessus (ex : configuration, activité, lieux protégés...), devront être signalées à l'autorité administrative ayant accordé la présente autorisation.

Article 7 : Sans préjudice des sanctions pénales applicables, la présente autorisation pourra, après que l'intéressé aura été mis à même de présenter ses observations, être retirée en cas de manquement aux dispositions du code de la sécurité intérieure et en cas de modification des conditions au vu desquelles elle a été délivrée. Cette autorisation ne vaut qu'au regard du titre V du livre II du code de la sécurité intérieure susvisée.

Article 8 : Le titulaire de la présente autorisation doit tenir un registre mentionnant les enregistrements réalisés, la date de destruction des images et, le cas échéant, la date de leur transmission au parquet.

Fait à Auxerre, le 31 MAI 2024

Pour la sous-préfète,
directrice de cabinet,
le directeur des sécurités,



Christophe GALET

Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Yonne. Il peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit d'un recours gracieux auprès du préfet de l'Yonne ou hiérarchique auprès du ministre de l'Intérieur ;
- soit d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Le tribunal administratif peut être saisi d'un recours déposé via l'application Télérecours citoyens accessible par le site internet www.telerecours.fr

Préfecture de l'Yonne

89-2024-05-31-00003

Portant autorisation d'un système de
vidéoprotection BAR LE FLEURY 89113
Fleury-la-Vallée

ARRETE N°PREF/CAB/2024-0230
Portant autorisation d'un système de vidéoprotection
BAR LE FLEURY
2 place de l'église 89113 FLEURY-LA-VALLEE

Le préfet de l'Yonne

VU le code de la sécurité intérieure (Livre II : ordre et sécurité publics – Titre V vidéoprotection) ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des services de l'Etat dans les régions et départements ;

VU le décret du président de la République en date du 16 mars 2022 nommant Monsieur Pascal JAN, préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté ministériel du 3 août 2007 portant définition des normes techniques des systèmes de vidéoprotection ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/CAB/2024-0127 du 22 avril 2024 modifiant l'arrêté N°PREF/CAB/2021-0847 du 30 septembre 2021 portant composition de la commission départementale des systèmes de vidéoprotection de l'Yonne ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/SAPPIE/BCAAT/2024-0228 du 6 mai 2024 donnant délégation de signature à Madame Clémence CHOUTET, sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté du 30 septembre 2022 portant prise en charge par voie de détachement et affectation à la préfecture de l'Yonne de Monsieur Christophe GALET ;

VU la demande présentée par le gérant, Monsieur Jean-Marc CHAMBAUD, en vue d'être autorisé à installer et exploiter un système de vidéoprotection au sein de l'établissement BAR LE FLEURY situé 2 place de l'église 89113 Fleury-la-Vallée ;

VU l'avis du référent sûreté ;

VU l'avis émis par la commission départementale des systèmes de vidéoprotection lors de la réunion du 16 mai 2024 ;

CONSIDERANT que les finalités exposées par le demandeur sont recevables et justifient l'utilisation d'un système de vidéoprotection ;

SUR proposition de Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne :

ARRETE :

Article 1^{er} : La mise en œuvre d'un système de vidéoprotection est autorisée pour sécuriser l'établissement BAR LE FLEURY situé 2 place de l'église 89113 Fleury-la-Vallée, conformément au dossier présenté.

Cette autorisation est délivrée pour une durée de cinq ans à compter de la date du présent arrêté. Elle peut être renouvelée sur présentation d'une nouvelle demande quatre mois avant son échéance.

Le système comprend **3 caméras intérieures** dont le champ de vision ne saurait excéder les limites de la propriété de l'établissement susmentionné ou ses abords immédiats (hors voie publique).

Le système considéré est mis en place pour assurer la :

- Sécurité des personnes
- Prévention des atteintes aux biens

Le système doit être conforme aux normes techniques définies par l'arrêté ministériel du 3 août 2007 susvisé et ne devra pas être destiné à alimenter un fichier nominatif.

Article 2 : Le responsable de la mise en œuvre du système devra se porter garant des personnes susceptibles d'intervenir dans l'exploitation ou le visionnage des images, ainsi que dans la maintenance du système mis en place. Des consignes très précises sur la confidentialité des images captées ou/et enregistrées et des atteintes à la vie privée qu'elles peuvent éventuellement impliquer seront données à toutes les personnes concernées. La personne habilitée à accéder aux images est :

- Le gérant : M. Jean-Marc CHAMBAUD

L'accès à la salle de visionnage, d'enregistrement et de traitement et de traitement des images, devra être strictement interdit à toute personne n'y ayant pas une fonction précise ou qui n'aura pas été préalablement habilitée et autorisée par l'autorité responsable du système ou de son exploitation.

Article 3 : Le public devra être informé de l'existence d'un système de vidéoprotection par une signalétique appropriée à chaque point d'accès du public. Sur le panneau informant le public de manière claire, permanente et significative, devront figurer le nom ou la qualité, le numéro de téléphone de la personne auprès de laquelle le droit d'accès aux images peut être sollicité ainsi qu'un pictogramme représentant une caméra. Le panneau ou l'affichette devra, en outre, mentionner les références des articles du code de la sécurité intérieure applicable.

Article 4 : Le système de vidéoprotection installé comporte un dispositif d'enregistrement d'images. Hormis le cas d'une enquête de flagrant délit, d'une enquête préliminaire ou d'une information judiciaire, **les enregistrements seront détruits dans un délai maximum de 30 jours.**

Article 5 : Le droit d'accès aux informations enregistrées est réglé par les dispositions du code de la sécurité intérieure. Les services de gendarmerie et de police nationales ainsi que les douanes peuvent accéder aux images dans le cadre de leurs missions de police administrative. L'accès aux images et enregistrements n'est ouvert qu'aux agents individuellement désignés et dûment habilités par le chef de service ou le chef d'unité où ils sont affectés. Cet accès est prescrit pour la totalité de la durée de validité de l'autorisation.

Article 6 : Toutes modifications substantielles qui pourraient intervenir dans les éléments portés au dossier ayant fait l'objet de la demande visée ci-dessus (ex : configuration, activité, lieux protégés...), devront être signalées à l'autorité administrative ayant accordé la présente autorisation.

Article 7 : Sans préjudice des sanctions pénales applicables, la présente autorisation pourra, après que l'intéressé aura été mis à même de présenter ses observations, être retirée en cas de manquement aux dispositions du code de la sécurité intérieure et en cas de modification des conditions au vu desquelles elle a été délivrée. Cette autorisation ne vaut qu'au regard du titre V du livre II du code de la sécurité intérieure susvisée.

Article 8 : Le titulaire de la présente autorisation doit tenir un registre mentionnant les enregistrements réalisés, la date de destruction des images et, le cas échéant, la date de leur transmission au parquet.

Fait à Auxerre, le 31 MAI 2024

Pour la sous-préfète,
directrice de cabinet,
le directeur des sécurités,


Christophe GALET

Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Yonne. Il peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit d'un recours gracieux auprès du préfet de l'Yonne ou hiérarchique auprès du ministre de l'Intérieur ;
- soit d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Le tribunal administratif peut être saisi d'un recours déposé via l'application Télérecours citoyens accessible par le site internet www.telerecours.fr

Préfecture de l'Yonne

89-2024-05-31-00005

Portant autorisation d'un système de
vidéoprotection Boucherie-Charcuterie COLIN
89800 Chablis

ARRETE N°PREF/CAB/2024- 0232
Portant autorisation d'un système de vidéoprotection
BOUCHERIE-CHARCUTERIE COLIN
5 rue du Pressoir 89800 CHABLIS

Le préfet de l'Yonne

VU le code de la sécurité intérieure (Livre II : ordre et sécurité publics – Titre V vidéoprotection) ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des services de l'Etat dans les régions et départements ;

VU le décret du président de la République en date du 16 mars 2022 nommant Monsieur Pascal JAN, préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté ministériel du 3 août 2007 portant définition des normes techniques des systèmes de vidéoprotection ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/CAB/2024-0127 du 22 avril 2024 modifiant l'arrêté N°PREF/CAB/2021-0847 du 30 septembre 2021 portant composition de la commission départementale des systèmes de vidéoprotection de l'Yonne ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/SAPPIE/BCAAT/2024-0228 du 6 mai 2024 donnant délégation de signature à Madame Clémence CHOUTET, sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté du 30 septembre 2022 portant prise en charge par voie de détachement et affectation à la préfecture de l'Yonne de Monsieur Christophe GALET ;

VU la demande présentée par la gérante, Madame Gaëlle HOEFMAN, en vue d'être autorisée à installer et exploiter un système de vidéoprotection au sein de la Boucherie-Charcuterie COLIN située 5 rue du Pressoir 89800 Chablis ;

VU l'avis du référent sûreté ;

VU l'avis émis par la commission départementale des systèmes de vidéoprotection lors de la réunion du 16 mai 2024 ;

CONSIDERANT que les finalités exposées par le demandeur sont recevables et justifient l'utilisation d'un système de vidéoprotection ;

SUR proposition de Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne :

ARRETE :

Article 1^{er} : La mise en œuvre d'un système de vidéoprotection est autorisée pour sécuriser la Boucherie-Charcuterie COLIN située 5 rue du Pressoir 89800 Chablis, conformément au dossier présenté.

Cette autorisation est délivrée pour une durée de cinq ans à compter de la date du présent arrêté. Elle peut être renouvelée sur présentation d'une nouvelle demande quatre mois avant son échéance.

Le système comprend **1 caméra intérieure** et **3 caméras extérieures** dont le champ de vision ne saurait excéder les limites de la propriété de l'établissement susmentionné ou ses abords immédiats (hors voie publique).

Le système considéré est mis en place pour assurer la :

- Sécurité des personnes
- Secours à personnes – défense contre l'incendie – préventions risques naturels et technologiques
- Prévention des atteintes aux biens

Le système doit être conforme aux normes techniques définies par l'arrêté ministériel du 3 août 2007 susvisé et ne devra pas être destiné à alimenter un fichier nominatif.

Article 2 : Le responsable de la mise en œuvre du système devra se porter garant des personnes susceptibles d'intervenir dans l'exploitation ou le visionnage des images, ainsi que dans la maintenance du système mis en place. Des consignes très précises sur la confidentialité des images captées ou/et enregistrées et des atteintes à la vie privée qu'elles peuvent éventuellement impliquer seront données à toutes les personnes concernées. La personne habilitée à accéder aux images est :

- La gérante : Mme Gaëlle HOEFMAN

L'accès à la salle de visionnage, d'enregistrement et de traitement et de traitement des images, devra être strictement interdit à toute personne n'y ayant pas une fonction précise ou qui n'aura pas été préalablement habilitée et autorisée par l'autorité responsable du système ou de son exploitation.

Article 3 : Le public devra être informé de l'existence d'un système de vidéoprotection par une signalétique appropriée à chaque point d'accès du public. Sur le panneau informant le public de manière claire, permanente et significative, devront figurer le nom ou la qualité, le numéro de téléphone de la personne auprès de laquelle le droit d'accès aux images peut être sollicité ainsi qu'un pictogramme représentant une caméra. Le panneau ou l'affichette devra, en outre, mentionner les références des articles du code de la sécurité intérieure applicable.

Article 4 : Le système de vidéoprotection installé comporte un dispositif d'enregistrement d'images. Hormis le cas d'une enquête de flagrant délit, d'une enquête préliminaire ou d'une information judiciaire, **les enregistrements seront détruits dans un délai maximum de 30 jours.**

Article 5 : Le droit d'accès aux informations enregistrées est réglé par les dispositions du code de la sécurité intérieure. Les services de gendarmerie et de police nationales ainsi que les douanes peuvent accéder aux images dans le cadre de leurs missions de police administrative. L'accès aux images et enregistrements n'est ouvert qu'aux agents individuellement désignés et dûment habilités par le chef de service ou le chef d'unité où ils sont affectés. Cet accès est prescrit pour la totalité de la durée de validité de l'autorisation.

Article 6 : Toutes modifications substantielles qui pourraient intervenir dans les éléments portés au dossier ayant fait l'objet de la demande visée ci-dessus (ex : configuration, activité, lieux protégés...), devront être signalées à l'autorité administrative ayant accordé la présente autorisation.

Article 7 : Sans préjudice des sanctions pénales applicables, la présente autorisation pourra, après que l'intéressé aura été mis à même de présenter ses observations, être retirée en cas de manquement aux dispositions du code de la sécurité intérieure et en cas de modification des conditions au vu desquelles elle a été délivrée. Cette autorisation ne vaut qu'au regard du titre V du livre II du code de la sécurité intérieure susvisée.

Article 8 : Le titulaire de la présente autorisation doit tenir un registre mentionnant les enregistrements réalisés, la date de destruction des images et, le cas échéant, la date de leur transmission au parquet.

Fait à Auxerre, le 31 MAI 2024

Pour la sous-préfète,
directrice de cabinet,
le directeur des sécurités,


Christophe GALET

Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Yonne. Il peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit d'un recours gracieux auprès du préfet de l'Yonne ou hiérarchique auprès du ministre de l'Intérieur ;
- soit d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Le tribunal administratif peut être saisi d'un recours déposé via l'application Télérecours citoyens accessible par le site internet www.telerecours.fr

Préfecture de l'Yonne

89-2024-05-31-00004

Portant demande d'autorisation d'un système de
vidéoprotection sur un périmètre vidéoprotégé
Bi1 89520 Saint-Sauveur-en-Puisaye

ARRETE N°PREF/CAB/2024-0231
Portant demande d'autorisation d'un nouveau système
sur un périmètre vidéoprotégé
SAS MAZAGRAN - Bi1
Route de Ouanne 89520 SAINT-SAUVEUR-EN-PUISAYE

Le préfet de l'Yonne

VU le code de la sécurité intérieure (Livre II : ordre et sécurité publics – Titre V vidéoprotection) ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des services de l'Etat dans les régions et départements ;

VU le décret du Président de la République en date du 16 mars 2022 nommant M. Pascal JAN, préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté ministériel du 3 août 2007 portant définition des normes techniques des systèmes de vidéoprotection ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/CAB/2024-0127 du 22 avril 2024 modifiant l'arrêté N°PREF/CAB/2021-0847 du 30 septembre 2021 portant composition de la commission départementale des systèmes de vidéoprotection de l'Yonne ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/SAPPIE/BCAAT/2024-0228 du 6 mai 2024 donnant délégation de signature à Madame Clémence CHOUTET, sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté du 30 septembre 2022 portant prise en charge par voie de détachement et affectation à la préfecture de l'Yonne de Monsieur Christophe GALET ;

VU la demande présentée par Monsieur Frank BIDEF, directeur du patrimoine du Groupe Schiever France, en vue d'être autorisé à exploiter un système de vidéoprotection portant sur un périmètre vidéoprotégé au sein de la société SAS MAZAGRAN – Bi1 située route de Ouanne 89520 Saint-Sauveur-en-Puisaye ;

VU l'avis du référent sûreté ;

VU l'avis émis par la commission départementale des systèmes de vidéoprotection lors de la réunion du 16 mai 2024 ;

CONSIDERANT que les finalités exposées par le demandeur sont recevables et justifient l'utilisation d'un système de vidéoprotection ;

SUR proposition de Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne ;

ARRETE :

Article 1^{er} : La mise en œuvre d'un système de vidéoprotection portant sur un périmètre vidéoprotégé est autorisée pour sécuriser la société SAS MAZAGRAN - Bi1 située route de Ouanne 89520 Saint-Sauveur-en-Puisaye, conformément au dossier présenté.

Cette autorisation est délivrée pour une durée de cinq ans à compter de la date du présent arrêté. Elle peut être renouvelée sur présentation d'une nouvelle demande quatre mois avant son échéance.

Le système comprend **17 caméras intérieures** et **1 caméra extérieure** dont le champ de vision ne saurait excéder les limites de la propriété de l'établissement susmentionné ou ses abords immédiats (hors voie publique).

Le système considéré est mis en place pour assurer la :

- Prévention des atteintes aux biens
- Sécurité des personnes
- Lutte contre la démarque inconnue

Le système doit être conforme aux normes techniques définies par l'arrêté ministériel du 3 août 2007 susvisé et ne devra pas être destiné à alimenter un fichier nominatif.

Article 2 : Le responsable de la mise en œuvre du système devra se porter garant des personnes susceptibles d'intervenir dans l'exploitation ou le visionnage des images, ainsi que dans la maintenance du système mis en place. Des consignes très précises sur la confidentialité des images captées ou/et enregistrées et des atteintes à la vie privée qu'elles peuvent éventuellement impliquer seront données à toutes les personnes concernées. Les personnes habilitées à accéder aux images sont :

- Le directeur du magasin
- Le responsable sécurité du Groupe
- Le prestataire assurant la maintenance : ATELSYS

L'accès à la salle de visionnage, d'enregistrement et de traitement et de traitement des images, devra être strictement interdit à toute personne n'y ayant pas une fonction précise ou qui n'aura pas été préalablement habilitée et autorisée par l'autorité responsable du système ou de son exploitation.

Article 3 : Le public devra être informé de l'existence d'un système de vidéoprotection par une signalétique appropriée à chaque point d'accès du public. Sur le panneau informant le public de manière claire, permanente et significative, devront figurer le nom ou la qualité, le numéro de téléphone de la personne auprès de laquelle le droit d'accès aux images peut être sollicité ainsi qu'un pictogramme représentant une caméra. Le panneau ou l'affichette devra, en outre, mentionner les références des articles du code de la sécurité intérieure applicable.

Article 4 : Le système de vidéoprotection installé comporte un dispositif d'enregistrement d'images. Hormis le cas d'une enquête de flagrant délit, d'une enquête préliminaire ou d'une information judiciaire, **les enregistrements seront détruits dans un délai maximum de 15 jours.**

Article 5 : Le droit d'accès aux informations enregistrées est réglé par les dispositions du code de la sécurité intérieure. Les services de gendarmerie et de police nationales ainsi que les douanes peuvent accéder aux images dans le cadre de leurs missions de police administrative. L'accès aux images et enregistrements n'est ouvert qu'aux agents individuellement désignés et dûment habilités par le chef de service ou le chef d'unité où ils sont affectés. Cet accès est prescrit pour la totalité de la durée de validité de l'autorisation.

Article 6 : **Toutes modifications substantielles qui pourraient intervenir dans les éléments portés au dossier** ayant fait l'objet de la demande visée ci-dessus (ex : configuration, activité, lieux protégés...), **devront être signalées à l'autorité administrative ayant accordé la présente autorisation.**

Article 7 : Sans préjudice des sanctions pénales applicables, la présente autorisation pourra, après que l'intéressé aura été mis à même de présenter ses observations, être retirée en cas de manquement aux dispositions du code de la sécurité intérieure et en cas de modification des conditions au vu desquelles elle a été délivrée. Cette autorisation ne vaut qu'au regard du titre V du livre II du code de la sécurité intérieure susvisée.

Article 8 : Le titulaire de la présente autorisation doit tenir un registre mentionnant les enregistrements réalisés, la date de destruction des images et, le cas échéant, la date de leur transmission au parquet.

Fait à Auxerre, le 31 MAI 2024

Pour la sous-préfète,
directrice de cabinet,
le directeur des sécurités,



Christophe GALET

Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Yonne. Il peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit d'un recours gracieux auprès du préfet de l'Yonne ou hiérarchique auprès du ministre de l'Intérieur ;
- soit d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Le tribunal administratif peut être saisi d'un recours déposé via l'application Télérecours citoyens accessible par le site internet www.telerecours.fr

Préfecture de l'Yonne

89-2024-06-13-00001

Portant renouvellement d'un système de
vidéoprotection autorisé CADA-COALLIA
Vergigny

ARRETE N°PREF/CAB/2024- 0264
Portant renouvellement d'un système de vidéoprotection autorisé
CADA – COALLIA
Lieu-dit "Le Grand Pont" 89600 VERGIGNY

Le préfet de l'Yonne

VU le code de la sécurité intérieure (Livre II : ordre et sécurité publics – Titre V vidéoprotection) ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret du président de la République en date du 16 mars 2022 nommant Monsieur Pascal JAN, préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté ministériel du 3 août 2007 portant définition des normes techniques des systèmes de vidéoprotection ;

VU l'arrêté préfectoral N° PREF/CAB/2024-0127 du 22 avril 2024 modifiant l'arrêté N°PREF/CAB/2021-0847 du 30 septembre 2021 portant composition de la commission départementale des systèmes de vidéoprotection de l'Yonne ;

VU l'arrêté N°PREF/CAB/2018-1050 du 10 décembre 2018 portant autorisation d'un système de vidéoprotection au CADA – COALLIA situé Lieu-dit le grand pont 89600 VERGIGNY ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/SAPPIE/BCAAT/2024-0228 du 6 mai 2024 donnant délégation de signature à Madame Clémence CHOUTET, sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté du 30 septembre 2022 portant prise en charge par voie de détachement et affectation à la préfecture de l'Yonne de Monsieur Christophe GALET ;

VU la demande présentée par le responsable d'hébergement, en vue de renouveler un système de vidéoprotection autorisé, au sein du CADA – COALLIA situé au lieu-dit « Le Grand Pont » 89600 VERGIGNY ;

VU l'avis du référent sûreté ;

VU l'avis émis par la commission départementale des systèmes de vidéoprotection lors de la réunion du 16 mai 2024 ;

CONSIDÉRANT que les finalités exposées par le demandeur sont recevables et justifient l'utilisation d'un système de vidéoprotection ;

SUR proposition de Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne ;

ARRETE :

Article 1^{er} : La mise en œuvre d'un système de vidéoprotection est autorisée pour sécuriser le CADA – COALLIA situé au lieu-dit « Le Grand Pont » 89600 VERGIGNY, conformément au dossier présenté.

Le système comprend **3 caméras intérieures et 2 caméras extérieures** dont le champ de vision ne saurait excéder les limites de la propriété de l'établissement susmentionné ou ses abords immédiats (hors voie publique).

Le système doit être conforme aux normes techniques définies par l'arrêté ministériel du 3 août 2007 susvisé et ne devra pas être destiné à alimenter un fichier nominatif.

Le système considéré est mis en place pour assurer la :

- Prévention des atteintes aux biens
- Sécurité des personnes

Cette autorisation est délivrée pour une durée de cinq ans à compter de la date du présent arrêté. Elle peut être renouvelée sur présentation d'une nouvelle demande quatre mois avant son échéance.

Article 2 : Le responsable de la mise en œuvre du système devra se porter garant des personnes susceptibles d'intervenir dans l'exploitation ou le visionnage des images, ainsi que dans la maintenance du système mis en place. Des consignes très précises sur la confidentialité des images captées ou/et enregistrées et des atteintes à la vie privée qu'elles peuvent éventuellement impliquer seront données à toutes les personnes concernées. Les personnes habilitées à accéder aux images sont :

- Le responsable d'hébergement
- La cheffe de service
- L'agent administratif
- La directrice

L'accès à la salle de visionnage, d'enregistrement et de traitement et de traitement des images, devra être strictement interdit à toute personne n'y ayant pas une fonction précise ou qui n'aura pas été préalablement habilitée et autorisée par l'autorité responsable du système ou de son exploitation.

Article 3 : Le public devra être informé de l'existence d'un système de vidéoprotection par une signalétique appropriée à chaque point d'accès du public. Sur le panneau informant le public de manière claire, permanente et significative, devront figurer le nom ou la qualité, le numéro de téléphone de la personne auprès de laquelle le droit d'accès aux images peut être sollicité ainsi qu'un pictogramme représentant une caméra. Le panneau ou l'affichette devra, en outre, mentionner les références des articles du code de la sécurité intérieure applicable.

Article 4 : Le système de vidéoprotection installé comporte un dispositif d'enregistrement d'images. Hormis le cas d'une enquête de flagrant délit, d'une enquête préliminaire ou d'une information judiciaire, **les enregistrements seront détruits dans un délai maximum de 30 jours.**

Article 5 : Le droit d'accès aux informations enregistrées est réglé par les dispositions du code de la sécurité intérieure. Les services de gendarmerie et de police nationales ainsi que les douanes peuvent accéder aux images dans le cadre de leurs missions de police administrative. L'accès aux images et enregistrements n'est ouvert qu'aux agents individuellement désignés et dûment habilités par le chef de service ou le chef d'unité où ils sont affectés. Cet accès est prescrit pour la totalité de la durée de validité de l'autorisation.

Article 6 : **Toutes modifications substantielles qui pourraient intervenir dans les éléments portés au dossier** ayant fait l'objet de la demande visée ci-dessus (ex : configuration, activité, lieux protégés...), **devront être signalées à l'autorité administrative ayant accordé la présente autorisation.**

Article 7 : Sans préjudice des sanctions pénales applicables, la présente autorisation pourra, après que l'intéressé aura été mis à même de présenter ses observations, être retirée en cas de manquement aux dispositions du code de la sécurité intérieure et en cas de modification des conditions au vu desquelles elle a été délivrée. Cette autorisation ne vaut qu'au regard du titre V du livre II du code de la sécurité intérieure susvisée.

Article 8 : Le titulaire de la présente autorisation doit tenir un registre mentionnant les enregistrements réalisés, la date de destruction des images et, le cas échéant, la date de leur transmission au parquet.

Fait à Auxerre, le 13 JUN 2024

Pour la sous-préfète,
directrice de cabinet,
le directeur des sécurités,


Christophe GALET

Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne, est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Yonne. Il peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit d'un recours gracieux auprès du préfet de l'Yonne ou hiérarchique auprès du ministre de l'Intérieur ;
- soit d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Le tribunal administratif peut être saisi d'un recours déposé via l'application Télérecours citoyens accessible par le site internet www.telerecours.fr

Préfecture de l'Yonne

89-2024-06-04-00010

Portant renouvellement d'un système de
vidéoprotection autorisé CAISSE D'EPARGNE
BFC 8 Charles de Gaulle 89000 Auxerre

ARRETE N°PREF/CAB/2024-0253
Portant renouvellement d'un système de vidéoprotection autorisé
CAISSE D'ÉPARGNE BFC
8 avenue Charles de Gaulle 89000 AUXERRE

Le préfet de l'Yonne

VU le code de la sécurité intérieure (Livre II : ordre et sécurité publics – Titre V vidéoprotection) ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret du président de la République en date du 16 mars 2022 nommant Monsieur Pascal JAN, préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté ministériel du 3 août 2007 portant définition des normes techniques des systèmes de vidéoprotection ;

VU l'arrêté préfectoral N° PREF/CAB/2024-0127 du 22 avril 2024 modifiant l'arrêté N°PREF/CAB/2021-0847 du 30 septembre 2021 portant composition de la commission départementale des systèmes de vidéoprotection de l'Yonne ;

VU l'arrêté N°PREF/CAB/2017-0079 du 30 septembre 2017 portant autorisation d'un système de vidéoprotection à la Caisse d'Épargne située 8 avenue Charles de Gaulle 89000 Auxerre ;

VU l'arrêté préfectoral N°PREF/SAPPIE/BCAAT/2024-0228 du 6 mai 2024 donnant délégation de signature à Madame Clémence CHOUTET, sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne ;

VU l'arrêté du 30 septembre 2022 portant prise en charge par voie de détachement et affectation à la préfecture de l'Yonne de Monsieur Christophe GALET ;

VU la demande présentée par le responsable sécurité, en vue de renouveler un système de vidéoprotection autorisé, au sein de la Caisse d'Épargne BFC située au 8 avenue Charles de Gaulle 89000 Auxerre ;

VU l'avis du référent sûreté ;

VU l'avis émis par la commission départementale des systèmes de vidéoprotection lors de la réunion du 16 mai 2024 ;

CONSIDÉRANT que les finalités exposées par le demandeur sont recevables et justifient l'utilisation d'un système de vidéoprotection ;

SUR proposition de Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne ;

ARRETE :

Article 1^{er} : La mise en œuvre d'un système de vidéoprotection est autorisée pour sécuriser la Caisse d'Epargne BFC située au 8 avenue Charles de Gaulle 89000 Auxerre, conformément au dossier présenté.

Le système comprend **7 caméras intérieures et 1 caméra extérieure** dont le champ de vision ne saurait excéder les limites de la propriété de l'établissement susmentionné ou ses abords immédiats (hors voie publique).

Le système doit être conforme aux normes techniques définies par l'arrêté ministériel du 3 août 2007 susvisé et ne devra pas être destiné à alimenter un fichier nominatif.

Le système considéré est mis en place pour assurer la :

- Sécurité des personnes
- Protection Incendie/Accidents
- Prévention des atteintes aux biens
- Prévention d'actes terroristes

Cette autorisation est délivrée pour une durée de cinq ans à compter de la date du présent arrêté. Elle peut être renouvelée sur présentation d'une nouvelle demande quatre mois avant son échéance.

Article 2 : Le responsable de la mise en œuvre du système devra se porter garant des personnes susceptibles d'intervenir dans l'exploitation ou le visionnage des images, ainsi que dans la maintenance du système mis en place. Des consignes très précises sur la confidentialité des images captées ou/et enregistrées et des atteintes à la vie privée qu'elles peuvent éventuellement impliquer seront données à toutes les personnes concernées. Les personnes habilitées à accéder aux images sont :

- Le directeur sécurité
- La direction sécurité
- La société CRITEL

L'accès à la salle de visionnage, d'enregistrement et de traitement et de traitement des images, devra être strictement interdit à toute personne n'y ayant pas une fonction précise ou qui n'aura pas été préalablement habilitée et autorisée par l'autorité responsable du système ou de son exploitation.

Article 3 : Le public devra être informé de l'existence d'un système de vidéoprotection par une signalétique appropriée à chaque point d'accès du public. Sur le panneau informant le public de manière claire, permanente et significative, devront figurer le nom ou la qualité, le numéro de téléphone de la personne auprès de laquelle le droit d'accès aux images peut être sollicité ainsi qu'un pictogramme représentant une caméra. Le panneau ou l'affichette devra, en outre, mentionner les références des articles du code de la sécurité intérieure applicable.

Article 4 : Le système de vidéoprotection installé comporte un dispositif d'enregistrement d'images. Hormis le cas d'une enquête de flagrant délit, d'une enquête préliminaire ou d'une information judiciaire, **les enregistrements seront détruits dans un délai maximum de 30 jours.**

Article 5 : Le droit d'accès aux informations enregistrées est réglé par les dispositions du code de la sécurité intérieure. Les services de gendarmerie et de police nationales ainsi que les douanes peuvent accéder aux images dans le cadre de leurs missions de police administrative. L'accès aux images et enregistrements n'est ouvert qu'aux agents individuellement désignés et dûment habilités par le chef de service ou le chef d'unité où ils sont affectés. Cet accès est prescrit pour la totalité de la durée de validité de l'autorisation.

Article 6 : **Toutes modifications substantielles qui pourraient intervenir dans les éléments portés au dossier** ayant fait l'objet de la demande visée ci-dessus (ex : configuration, activité, lieux protégés...), **devront être signalées à l'autorité administrative ayant accordé la présente autorisation.**

Article 7 : Sans préjudice des sanctions pénales applicables, la présente autorisation pourra, après que l'intéressé aura été mis à même de présenter ses observations, être retirée en cas de manquement aux dispositions du code de la sécurité intérieure et en cas de modification des conditions au vu desquelles elle a été délivrée. Cette autorisation ne vaut qu'au regard du titre V du livre II du code de la sécurité intérieure susvisée.

Article 8 : Le titulaire de la présente autorisation doit tenir un registre mentionnant les enregistrements réalisés, la date de destruction des images et, le cas échéant, la date de leur transmission au parquet.

Fait à Auxerre, le 04 JUIN 2024

Pour la sous-préfète,
directrice de cabinet,
le directeur des sécurités,


Christophe GALET

Madame la sous-préfète, directrice de cabinet du préfet de l'Yonne, est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Yonne. Il peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit d'un recours gracieux auprès du préfet de l'Yonne ou hiérarchique auprès du ministre de l'Intérieur ;
- soit d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent. Le tribunal administratif peut être saisi d'un recours déposé via l'application Télérecours citoyens accessible par le site internet www.telerecours.fr

Préfecture de l'Yonne

89-2024-06-03-00001

agrément médecin



PRÉFET DE L'YONNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction de la citoyenneté
et de la légalité

Bureau des réglementations
et des élections

ARRÊTE N°PREF/DCL/2024/0569 portant agrément du Docteur Abd-Alsalam CHAAR en qualité de médecin chargé d'exercer le contrôle médical de l'aptitude à la conduite

ASOS MUI 80

Le Préfet de l'Yonne,

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 212-1 à L. 212-5, L. 213-1 à L. 213-7, L. 223-6, R. 212-1 à R. 213-6, R. 223-5 à R. 223-9 ;

Vu le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,

Vu le décret n°2012-886 du 17 juillet 2012 relatif au contrôle médical de l'aptitude à la conduite,

Vu le décret du Président de la République du 16 mars 2022 nommant M. Pascal JAN préfet de l'Yonne,

Vu l'arrêté ministériel du 28 mars 2022 modifiant l'arrêté du 31 juillet 2012 relatif à l'organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite,

Vu l'arrêté n° PREF SAPPIC BCAAT 2023/0329 du 26 juillet 2023 de Monsieur le préfet de l'Yonne, donnant délégation de signature à Madame Pauline GIRARDOT, sous-préfète, secrétaire générale de la préfecture de l'Yonne,

Vu la demande d'agrément formée par le Docteur Abd-Alsalam CHAAR le 04 mai 2024 ;

Considérant les pièces produites à l'appui de cette demande ;

Considérant qu'il résulte de leur examen que les conditions sont remplies pour l'obtention dudit agrément ;

Sur proposition de la secrétaire générale de la préfecture ;

ARRETE :

Article 1er : Monsieur Abd-Alsalam CHAAR EST AGRÉÉ en qualité de MÉDECIN pour exercer le contrôle médical de l'aptitude physique, cognitive et sensorielle des personnes qui sollicitent la délivrance du permis de conduire et de celles titulaires du permis.

Article 2 : Le présent agrément est délivré pour une durée de CINQ ANS à compter de la date du présent arrêté.

Article 3 : Le renouvellement de l'agrément devra être sollicité par le bénéficiaire au moins un mois avant l'expiration de sa durée de validité.

Article 4 : Le présent arrêté peut faire l'objet, dans un délai de 2 mois à compter de sa notification ou de sa publication :

soit d'un recours gracieux auprès du préfet de l'Yonne,
soit d'un recours hiérarchique devant M. le Ministre de l'Intérieur,
soit d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Dijon. Le tribunal administratif peut être saisi d'un recours déposé via l'application Télérecours citoyens accessible par le site internet www.telerecours.fr.

Fait à Auxerre, le

03 JUIN 2024

Pour le préfet,
La sous-préfète,
Secrétaire générale,



Pauline GIRARDOT

La secrétaire générale de la préfecture est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié à Monsieur Abd-Alsalam CHAAR et publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Yonne et dont copie sera adressée au président du Conseil de l'ordre des médecins et aux sous-préfets d'Avallon et Sens.

Préfecture de l'Yonne

89-2024-06-06-00003

Arrêté DUP travaux par SNCF RÉSEAU le long de
la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Lyon à
DYÉ et VÉZANNES



ARRÊTÉ n° PREF-SGAD-BE-2024-0273

du 06 JUIN 2024

**déclarant d'utilité publique les travaux de création d'un fossé
par SNCF RÉSEAU le long de la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Lyon
sur le territoire des communes de DYÉ et de VÉZANNES,
et déclarant cessibles les parcelles nécessaires au projet**

Le Préfet de l'Yonne,

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU la demande déposée par SNCF RÉSEAU le 26 février 2024 ;

VU les pièces du dossier transmis par SNCF RÉSEAU pour l'organisation conjointe d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et d'une enquête parcellaire ;

VU l'état parcellaire des terrains dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de l'opération ;

VU l'identification du propriétaire d'après les documents cadastraux et les renseignements recueillis par l'expropriant ;

VU l'arrêté préfectoral n° PREF-SAPPIE-BE-2024-0143 du 27 mars 2024 portant ouverture conjointe d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire concernant l'acquisition par SNCF RÉSEAU de plusieurs parcelles, en vue de la réalisation des travaux de création d'un fossé le long de la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Lyon sur le territoire des communes de DYÉ et de VÉZANNES ;

VU le rapport, les conclusions, et l'avis favorable remis par le commissaire enquêteur le 30 mai 2024 quant à la déclaration d'utilité publique du projet ;

VU le procès-verbal et l'avis favorable remis par le commissaire enquêteur le 30 mai 2024 quant à l'emprise à exproprier ;

CONSIDÉRANT que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire ont été organisées conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

CONSIDÉRANT les motifs justifiant du caractère d'utilité publique de l'opération figurant en annexe 1 du présent arrêté ;

SUR proposition de Madame la Secrétaire générale de la préfecture ;

ARRÊTE

ARTICLE 1 – Déclaration d'utilité publique

Sont déclarés d'utilité publique les travaux de création d'un fossé par SNCF RÉSEAU le long de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, sur la parcelle cadastrée ZM 155 à DYÉ ainsi que sur les parcelles cadastrées ZK 31, ZO 123, ZO 124, ZO 21, ZO 22, et ZO 23 à VÉZANNES.

ARTICLE 2 – Déclaration de cessibilité

Sont déclarées cessibles la parcelle cadastrée ZM 155 à DYÉ ainsi que les parcelles cadastrées ZK 31, ZO 123, ZO 124, ZO 21, ZO 22 et ZO 23 à VÉZANNES, figurant dans l'état parcellaire joint au présent arrêté (annexe 2).

ARTICLE 3 – Bénéficiaire

Le bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique et de la déclaration de cessibilité est SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4 – Caducité

Le présent arrêté est caduc si, à l'expiration d'un délai de 5 ans à compter de sa publication, l'acquisition par voie amiable ou par voie d'expropriation n'a pas été réalisée.

ARTICLE 5 – Publicité

Le présent arrêté est affiché à la mairie de DYÉ et de VÉZANNES pendant une durée minimale de deux mois. L'accomplissement de cette formalité est justifié par un certificat d'affichage établi par le maire.

Il est également notifié par l'expropriant, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, aux propriétaires figurant sur l'état parcellaire ci-annexé.

Il est aussi publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Yonne et mis en ligne sur le site internet des services de l'État dans l'Yonne.

ARTICLE 6 – Délais et voies de recours

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours administratif (gracieux ou hiérarchique) dans un délai de deux mois à compter de sa publication. L'absence de réponse dans un délai de deux mois vaut décision implicite de rejet.

Il peut également faire l'objet d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Dijon (22 rue d'Assas – BP 61616 – 21016 DIJON), dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou du rejet d'un recours administratif. La juridiction peut être saisie d'un recours déposé via l'application Télérecours citoyens, accessible par le site internet www.telerecours.fr.

ARTICLE 7 – Exécution

Madame la Secrétaire générale de la préfecture et Monsieur le Président de la SNCF RÉSEAU sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée à :

- Messieurs les Maires de DYÉ et de VÉZANNES,
- Madame la Directrice départementale des territoires de l'Yonne.

Fait à Auxerre, le 6 JUIN 2024

Pour le Préfet et par délégation,
La Sous-préfète,
Secrétaire générale,



Pauline GIRARDOT

ANNEXE 1 à l'arrêté préfectoral n° PREF-SGAD-BE-2024- 0273
du 06 JUIN 2024
exposant les motifs et considérations justifiant
le caractère d'utilité publique de l'opération

- Assurer la sécurité des voyageurs qui empruntent la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Lyon grâce à la canalisation des eaux pluviales du bassin versant afin d'éviter la détérioration des ballasts, dont la déstabilisation pourrait causer un accident.
- Améliorer la sécurité publique aux abords de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon à Dyé et à Vézannes, grâce au déplacement de la clôture qui permettra d'assurer un meilleur entretien de l'espace à proximité immédiate de la voie.
- Garantir la continuité de service de la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Lyon, essentielle à la mobilité entre les deux agglomérations et empruntée chaque année par 40 millions de voyageurs, dont l'interruption aurait des conséquences négatives sur l'économie, l'emploi et le tourisme.

Pour le Préfet,
La Sous-préfète,
Secrétaire générale


Pauline GIRARDOT

ANNEXE 2 à l'arrêté préfectoral n° PREF-SGAD-BE-2024- 0273

du 6 juin 2024

figurant l'état parcellaire définitif du projet

VEZANNES

PROPRIETE 001	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)	
PROPRIETAIRE/INDIVIS - Monsieur DOYEN Jérôme Marie né le 26/01/1976 à VOUZIERES (08) époux de Madame MABILLE Christel Marie Rita Ghislaine marié le 28/06/2003 à GIVRY-SUR-AISNE (08) Sans contrat préalable demeurant 14 Chemin des Remparts - GIVRY-SUR-AISNE (08130)		PROPRIETAIRE/INDIVIS - Madame MABILLE Christel Marie Rita Ghislaine née le 01/01/1978 à NAMUR (BELGIQUE) épouse de Monsieur DOYEN Jérôme Marie mariée le 28/06/2003 à GIVRY-SUR-AISNE (08) sans contrat préalable demeurant 14 Chemin des Remparts - GIVRY-SUR-AISNE (08130)

Mode	Référence cadastrale					Num. du plan	Emprise		Reste		Observations (Surfaces en m² ou ca)
	Sect.	N°	Nature	Lieu-Dit	Surface		N°	Surface	N°	Surface	
	ZK	31	TAILL	La Garenne d'en Bas	40390	1	a	50	b	40340	Planche 2
							Total	50			

PROPRIETE 002	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)	
PROPRIETAIRE - Madame RAOULT Isabelle Hélène Marie née le 24/04/1962 à TONNERRE (89) épouse de Monsieur FERRARI Christophe Roland mariée le 29/10/1988 à TANLAY (89) Sans contrat préalable demeurant 7 Chemin des Fossés - IRANCY (89290)		

Mode	Référence cadastrale					Num. du plan	Emprise		Reste		Observations (Surfaces en m² ou ca)
	Sect.	N°	Nature	Lieu-Dit	Surface		N°	Surface	N°	Surface	
	ZO	124	TERRE	Bois de la Cave	548	2	a	548			
	ZO	123	TERRE	Bois de la Cave	54802	6	a	74	b	54728	
							Total	622			

VEZANNES

PROPRIETE 003	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)	
PROPRIETAIRE / SUCCESSION DE - Monsieur FORGEOT Jean Fernand né le 23/05/1923 à VEZANNES (89) et décédé le 28/05/2017 à TONNERRE (89) veuf de Madame BOUCHU Micheline Simone Demeurant de son vivant 1 Rue de la Garenne - VEZANNES (89700)		<i>HERITIER PRESUME DE Monsieur FORGEOT Jean</i> - Monsieur FORGEOT Guy René Maurice né le 24/05/1945 à VEZANNES (89) époux de Madame LAMOTTE Jocelyne marié le 20/09/1980 à VEZANNES (89) Sans contrat préalable demeurant 11 Rue de la Santé Appt 13 - TONNERRE (89700)
		<i>HERITIERE PRESUMEE DE Monsieur FORGEOT Jean</i> - Madame FORGEOT Françoise née le 22/08/1947 à TONNERRE (89) épouse de Monsieur CHOQUET René Jean Edouard mariée le 16/04/2005 à FLOGNY-LA-CHAPELLE (89) sans contrat préalable demeurant 14 Rue de Charmoy - LEZINNES (89160)
		<i>HERITIER PRESUME DE Monsieur FORGEOT Jean</i> - Monsieur FORGEOT Pierre Jean Michel né le 13/07/1949 à TONNERRE (89) époux de Madame PACZEK Brigitte marié le 20/12/1980 à VEZANNES (89) Sans contrat préalable demeurant 5 Rue de la Garenne - VEZANNES (89700)

Mode	Référence cadastrale					Num. du plan	Emprise		Reste		Observations (Surfaces en m² ou ca)
	Sect.	N°	Nature	Lieu-Dit	Surface		N°	Surface	N°	Surface	
	ZO	21	TERRE	Bois de la Cave	15240	3	a	135	b	15105	
	ZO	23	TERRE	Les Vaux Logis	49900	5	a	953	c	48947	
							Total	1088			

VEZANNES

PROPRIETE 004	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
<p>PROPRIETAIRE/INDIVIS (1/2) / SUCCESSION DE - Monsieur FORGEOT Jean Fernand né le 23/05/1923 à VEZANNES (89) décédé le 28/05/2017 à TONNERRE (89) veuf de Madame BOUCHU Micheline Simone demeurant 1 Rue de la Garenne - VEZANNES (89700)</p> <p>PROPRIETAIRE/INDIVIS (1/6^{ème}) et HERITIER PRESUME DE Monsieur FORGEOT Jean - Monsieur FORGEOT Guy René Maurice né le 24/05/1945 à VEZANNES (89) époux de Madame LAMOTTE Jocelyne marié le 20/09/1980 à VEZANNES (89) Sans contrat préalable demeurant 11 Rue de la Santé Appt 13 - TONNERRE (89700)</p> <p>PROPRIETAIRE/INDIVIS (1/6^{ème}) et HERITIERE PRESUMEE DE Monsieur FORGEOT Jean - Madame FORGEOT Françoise née le 22/08/1947 à TONNERRE (89) épouse de Monsieur CHOQUET René Jean Edouard mariée le 16/04/2005 à FLOGNY-LA-CHAPELLE (89) sans contrat préalable demeurant 14 Rue de Charmoy - LEZINNES (89160)</p> <p>PROPRIETAIRE/INDIVIS (1/6^{ème}) et HERITIER PRESUME DE Monsieur FORGEOT Jean - Monsieur FORGEOT Pierre Jean Michel né le 13/07/1949 à TONNERRE (89) époux de Madame PACZEK Brigitte marié le 20/12/1980 à VEZANNES (89) Sans contrat préalable demeurant 5 Rue de la Garenne - VEZANNES (89700)</p>	

Mode	Référence cadastrale					Num. du plan	Emprise		Reste		Observations (Surfaces en m² ou ca)
	Sect.	N°	Nature	Lieu-Dit	Surface		N°	Surface	N°	Surface	
ZO	22	TERRE	Bois de la Cave		43340	4	a	642	b	42698	
							Total	642			

Total Commune en m²	2 402 m²
----------------------------	-----------------

Total Général	2 550 m²
----------------------	-----------------

DYE

PROPRIETE 101	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
<p>PROPRIETAIRE - Monsieur MOTHE Mickael Né le 19/05/1992 à AUXERRE (89) PACS enregistré au Tribunal d'instance d'Auxerre, le 26 janvier 2017 avec Charliène Elise Denise COMPOT Demeurant 10 rue des puits - FONTENAY PRES CHABLIS (89800)</p>	

Mode	Référence cadastrale					Num. du plan	Emprise		Reste		Observations (Surfaces en m² ou ca)
	Sect.	N°	Nature	Lieu-Dit	Surface		N°	Surface	N°	Surface	
ZM	155	TERRE	Champ de la Garenne		123983	101	a	148	b	123835	Planche 1
							Total	148			

Total Commune	148 m²
----------------------	---------------

Total Général	2 550 m²
----------------------	-----------------

SPIP

89-2024-06-12-00004

Arrêté du 12 juin 2024 portant nomination des
membres au comité social d'administration
spécial du SPIP de l'Yonne

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la justice

Arrêté du 12 juin 2024 portant nomination des membres au comité social d'administration spécial du SERVICE PENITENTIAIRE D'INSERTION ET DE PROBATION DE L'YONNE

Le directeur,

Vu le code général de la fonction publique ;

Vu le décret n° 2020-1427 du 20 novembre 2020 modifié relatif aux comités sociaux d'administration dans les administrations et les établissements publics de l'Etat ;

Vu l'arrêté du 25 avril 2022 modifié portant création des comités sociaux d'administration relevant du ministère de la justice ;

Vu l'arrêté du 20 juin 2022 relatif au mode de désignation des représentants du personnel aux instances de dialogue social relevant du ministère de la justice ;

Vu l'arrêté du 16 décembre 2022 fixant la liste des organisations syndicales habilitées à désigner des représentants du personnel au sein des comités sociaux d'administration spéciaux institués dans les établissements et services du ressort de la direction interrégionale des services pénitentiaires de DIJON et le nombre de sièges attribué à chacune d'elles,

Arrête :

Article 1^{er}

Sont nommés représentants du personnel au comité social d'administration spécial du SPIP DE L'YONNE les personnes suivantes :

ORGANISATIONS SYNDICALES	MEMBRE(S) TITULAIRE(S)	MEMBRE(S) SUPPLEANT(S)
CGT	BOUSSEAU Amélie	POSTEAUX Olivier
CGT	VALNET Pauline	HUGOT Lydie
CGT	SAULNIER Pierre-Emile	VILATTE Marc-Antoine

Article 2

Les membres titulaires et suppléants sont nommés pour un mandat de quatre ans.

Article 3

Le directeur du SPIP de l'YONNE est chargé de l'application du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'YONNE.

Fait le 12 JUIN 2024.

Le directeur,

Fabien RECHOU



Fabien RECHOU
Directeur Fonctionnel
du Service Pénitentiaire
d'insertion et de Probation de l'Yonne