

Rapport de la Présidente

Commission permanente du
vendredi 11 octobre 2019

3^{ème} Commission

N° CP-2019-9-3-2

Service instructeur

DIR - Direction des routes

Service consulté

Direction des Finances

Direction d'Appui Juridique et Documentaire

APPROBATION DES PLANS DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT PPBE PREMIERE ET SECONDE ÉCHÉANCES (2008-2018)

Résumé : Le présent rapport a pour objet d'approuver les orientations du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de première et seconde échéances, relatif aux routes départementales.

1. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La gêne sonore, qualifiée également de pollution sonore, est l'une des premières nuisances dont se plaignent près de 8 français sur 10. La circulation routière est la première cause de dérangement.

Conscient de l'essor de cette problématique au sein de la population, les pouvoirs publics ont réagi avec la mise en place d'un plan national d'actions contre le bruit destiné à améliorer leur quotidien et leur qualité de vie.

La **directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002**, transposée en droit français par les articles L.572-1 à L.572-11 du Code de l'Environnement prévoit pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures des transports (grands axes routiers et ferroviaires, grands aéroports) la prise en compte du bruit par toutes les politiques publiques.

A ce titre, la réglementation relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit l'élaboration de **Cartes de Bruit Stratégiques (CBS)** et de **Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** :

Les Cartes de Bruit Stratégiques établies tous les 5 ans par les services de l'Etat constituent un diagnostic de l'exposition sonore des populations (ciblant les routes départementales dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an, soit 8 200 véhicules/jour.). Croisées avec les données démographiques, elles permettent d'évaluer les populations exposées.

La **directive européenne** introduit de nouvelles notions et seuils en matière de bruit :

- **Lden** : indicateur de gêne décrivant la dose moyenne de bruit sur 24 heures (**Level day evening night** : niveau de bruit jour-soirée-nuit) avec une **valeur limite de 68 dB(A)**.
- **Ln** : indicateur de gêne décrivant la dose moyenne de bruit sur la période nuit entre 22 h et 6 h (**Level night** : niveau de bruit nuit) avec une **valeur limite de 62 dB(A)**.

Les cartes produites présentent un niveau de gêne induit par l'exposition au bruit du trafic des infrastructures. Ces valeurs de bruit sont calculées et non mesurées.

Au terme des diagnostics établis grâce aux Cartes de Bruit Stratégique (CBS), la directive européenne sur la gestion du bruit dans l'environnement impose aux autorités concernées (gestionnaire d'infrastructures) **à produire des plans d'actions** pour réduire les niveaux de bruit excessifs. Ces plans d'actions ont pris le nom de **Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement** (PPBE).

La directive européenne 2002/49/CE **impose à notre collectivité**, en tant que gestionnaire d'infrastructures routières, l'établissement (et la révision) tous les 5 ans d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) relatif aux routes départementales sur la base des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS).

2. LES OBJECTIFS DU PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement)

Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est un plan d'actions pluriannuel.

L'objectif d'un PPBE est de prévenir les effets du bruit, de réduire si nécessaire les niveaux de bruit et protéger les zones calmes par des interventions sur les infrastructures ou par des actions sur le bâti. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours et de définir celles dorénavant prévues pour les prochaines années. Son établissement s'appuie sur les situations identifiées dans les cartes de bruit critique publiées par l'Etat.

Le Code de l'Environnement impose au maître d'ouvrage une obligation de consulter le public pendant deux mois sur son projet.

Une fois la consultation du public réalisée, le PPBE est finalisé et arrêté par l'Assemblée délibérante.

3. CHRONOLOGIE D'AVANCEMENT DU PPBE AU DÉPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Le PPBE de première échéance (2008-2013) prenait en compte les routes départementales d'un trafic supérieur à 16 400 véhicules/jour et concernait 73 km du réseau routier.

Les dépassements de seuils concernaient potentiellement 408 logements sur les routes départementales suivantes :

- RD 83 : ISSENHEIM (11 logements), PFAFFENHEIM (8 logements), HATTSTATT (8 logements), EGUISHHEIM (6 logements), WINTZENHEIM (12 logements) et COLMAR (1 logement) ;

- RD 430 : KINGERSHEIM et MULHOUSE (5 logements) ;
- RD 56 III : MULHOUSE, avenue de Riedisheim (193 logements) ;
- RD 38 : MULHOUSE, rue des Romains (164 logements).

Le PPBE de première échéance a été présenté sous forme d'une communication en Commission Permanente le 30 novembre 2012 et n'a pas été soumis à une consultation publique.

Le PPBE de seconde échéance (2013-2018) prenait en compte le seuil de trafic retenu de 8 200 véhicules/jour. Le linéaire de réseau routier départemental concerné est passé à 330 km, dont environ 75 % sont situés hors agglomération.

Il reprend l'ensemble des routes retenues dans le premier plan.

Les routes départementales étudiées sont les suivantes :

RD 1b, RD 2, RD 4, RD 4-I, RD 4-II, RD 4-III, RD 8b1, RD 8b2, RD 8b3, RD 10, RD 11, RD 18-V, RD 19-1, RD 20, RD 20-II, RD 28, RD 30, RD 38, RD 39, RD 55, RD 56, RD 56-III, RD 56-V, RD 66, RD 68, RD 83, RD 105, RD 155, RD 166, RD 201, RD 415, RD 417, RD 418, RD 419, RD 422, RD 429, RD 430, RD 432, RD 466, RD 483.

Le PPBE établi (joint en annexe) comporte les éléments suivants :

- les principales caractéristiques des nuisances sonores dans l'environnement ;
- le contexte réglementaire et technique ;
- le diagnostic (ou état des lieux) qui recense le nombre potentiel de personnes exposées à un dépassement de seuil ;
- la définition des Points Noirs du Bruit (PNB) et les objectifs de résorption ;
- le bilan des actions menées de 2003 à 2013 ;
- les mesures envisagées pour 2013-2018 et leurs justifications.

Un Point Noir du Bruit (PNB) est un bâtiment sensible qui vérifie un critère acoustique (dépassement de seuils de jour et de nuit) et un critère d'antériorité (6 octobre 1978).

Sur la base des cartes de bruit stratégiques arrêtées par le Préfet le 14 août 2014, une première représentation de l'exposition des populations au bruit des infrastructures de transports terrestres du Département a été estimée :

- sur la période nocturne (indicateur Ln), 781 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs réglementaires ;
- sur la période de 24 heures (indicateur Lden), 8 527 personnes, 6 établissements d'enseignement et 2 établissements de santé sont potentiellement impactés par des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires.

Ce travail a été affiné par un diagnostic et la réalisation d'une étude acoustique complémentaire. Soixante-deux zones de bruit ont été identifiées aux abords du réseau routier départemental.

- sur la période nocturne (indicateur Ln), seules 80 personnes sont finalement potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs réglementaires (27 bâtiments). Aucun établissement de santé et d'enseignement n'est exposé à un dépassement des valeurs limites ;
- sur la période de 24 heures (indicateur Lden), 1946 personnes (soit 510 bâtiments), 4 établissements d'enseignement et 1 établissement de santé sont finalement potentiellement impactés par des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires.

Une hiérarchisation des zones a été réalisée (enjeux forts, moyens ou faibles) selon les critères suivants :

- les périodes d'exposition aux dépassements (Lden et Ln) ;
- le nombre d'habitants vivant dans des bâtiments potentiellement concernés par un dépassement du seuil le jour et la nuit ;
- la présence d'établissements sensibles de type enseignement ou santé ;
- les plaintes recensées vis-à-vis du bruit des infrastructures.

Hiérarchisation	Nombre de zones concernées	Nombre de bâtiments potentiellement concernés	Nombre de personnes potentiellement exposées
Enjeux forts	24	403	1609 Lden / 68 Ln
Enjeux moyens	9	46	187Lden / 12 Ln
Enjeux faibles	29	61	150Lden
Total	62	510	1946Lden / 80Ln

Conformément à l'article L.572-8 du Code de l'Environnement, le projet de PPBE des routes départementales du Haut-Rhin a été mis à la consultation du public pour une durée de deux mois, du 25 juillet au 26 septembre 2016, afin de recueillir les éventuelles remarques qui servent à l'établissement du document définitif.

Le PPBE définitif doit être ensuite présenté à l'Assemblée Départementale pour approbation.

L'article L.572-8 du Code de l'Environnement prévoit également que les PPBE soient réexaminés au moins tous les cinq ans et, le cas échéant, révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruits identifiés.

4. CONSULTATION DU PUBLIC EN 2016

✓ Modalités de la consultation :

Le PPBE de première échéance n'ayant pas été soumis à consultation publique, les deux procédures ont été regroupées.

Elle a été menée sous la forme d'une mise à disposition du public en application de l'article R.572-9 du Code de l'Environnement, selon l'échéancier suivant :

- publication d'un avis dans la presse : 15 jours avant le lancement de la consultation du public ;
- consultation du public : mise à disposition pendant deux mois du projet de PPBE et d'un registre au siège du Département, au sein des Agences Territoriales Routières et sur le site Internet du Département ;
- recueil des avis et réponses à apporter au public par le Département, intégration de ceux-ci par une note en annexe et adaptation éventuelle du projet de PPBE.

✓ Synthèse de la consultation :

Lors de la consultation, 84 observations ont été recueillies durant cette période (9 contributions à l'aide des registres mis à disposition au sein des Agences Territoriales Routières, 55 par courriel, et 20 par courrier).

Il est à noter qu'environ 50 % des contributions ont été directement liées au PPBE, à son contenu et au réseau routier concerné. Les autres contributions abordent des sujets plus généraux ou concernent d'autres gestionnaires de domaines routiers.

Les principaux thèmes abordés par les usagers sont les suivants :

- les nuisances sonores subies,
- les vitesses excessives et les moyens d'y remédier,
- les revêtements de chaussée trop bruyants,
- les demandes de contournement d'agglomération,
- les problèmes de sécurité et d'aménagements de voirie.

Les réponses apportées :

Les différents contributeurs ont été destinataires d'un courrier personnalisé portant sur les différents thèmes abordés :

- Les nuisances sonores subies : des précisions ont été apportées aux riverains de tronçons de route se plaignant des nuisances subies lorsque des actions ont déjà été menées : revêtements de chaussée, restrictions de trafic poids lourds, etc.
- Les vitesses excessives et les moyens d'y remédier : les riverains se plaignent des vitesses excessives en agglomération ou de limitations insuffisantes. Pour le premier point, le Département n'a pas autorité pour contrôler ou verbaliser, pour le second et dans l'agglomération, cela relève de la compétence de la commune.
- Les revêtements de chaussée trop bruyants : dans les cas de revêtements trop bruyants pour les riverains, le PPBE prévoit que lors du renouvellement ultérieur du revêtement, le choix des produits portera sur des matériaux moins bruyants.
- Le non-respect par les poids lourds des restrictions de circulation : bien que soucieux des nuisances occasionnées, le Département n'a pas autorité pour contrôler ou verbaliser les contrevenants.
- Les demandes de contournement d'agglomération : les contributeurs ont été informés que les aménagements demandés ne figuraient pas dans la liste des projets d'infrastructures programmés les prochaines années.
- Les problèmes de sécurité et d'aménagement de voirie : il a été rappelé qu'en agglomération, les aménagements de voirie, limitations de vitesse, plans de circulation sont de la compétence et de l'initiative de la commune.

Pour les contributions portant sur des nuisances non liées au périmètre du PPBE, ou liées à d'autres problématiques, leurs auteurs ont été informés de l'autorité compétente en la matière.

A la demande d'un riverain, deux mesures acoustiques contradictoires ont été menées, le 20 février 2018, le long des routes départementales RD 83 (4 rue de la Gare à EGUISHHEIM) et RD 415 (41 rue John Fitzgerald Kennedy à INGERSHEIM).

Ces mesures réalisées par la société VENATECH ont permis de confirmer la cohérence des résultats dans le cadre de la réalisation du PPBE.

5. INCIDENCES SUR LE PPBE (2008/2018)

Lors de la consultation publique, plusieurs observations mettaient en avant l'absence de sections de routes départementales supportant un trafic permettant leur prise en compte dans l'étude.

Après un examen minutieux des cartes de bruit publiées par l'Etat, la Direction Départementale des Territoires (DDT) a été sollicitée afin d'obtenir des informations sur la démarche à adopter pour intégrer ces portions de routes.

Suite à la réponse apportée, il en résulte que :

- ✓ 6 sections figurent sur les cartes de type A (niveau sonore estimé du revêtement sans relevé de décibels) et leur absence ou leur représentation en pointillés sur les cartes de type C (cartes des zones où les valeurs limites sont dépassées), servant de base à l'étude du PPBE, signifie seulement que les isophones (sons) ne sortent pas de l'emprise de la chaussée et que leur représentation n'était pas pertinente :
 - une section de la RD 19 sur WITTELSHEIM,
 - une section de la RD 20 à WITTENHEIM,
 - une section de la RD 105 à HESINGUE,
 - RD 201 - avenue d'Alsace à COLMAR,
 - une section de la RD 66 entre LUTTERBACH et PFASTATT,
 - RD 429 près de WITTENHEIM.

- ✓ 7 sections ne présentaient pas de trafic (TMJA) connu en 2011 supérieur au seuil de 8 200 véhicules/jour, elles n'ont donc pas été retenues :
 - une section de la RD 106 entre GUEMAR et la RD 42 en allant vers RIBEAUVILLE,
 - une section de la RD 1b entre BEBLENHEIM-ZELLENBERG-RIBEAUVILLE,
 - une section de la RD 1b entre la RD 83 et HERRLISHEIM,
 - une section de la RD 201 à BALDERSHEIM au Nord de la RD 55,
 - une section de la RD 201 entre BLOTZHEIM et HESINGUE ,
 - une section de la RD 417 en agglomération de COLMAR,
 - une section de la RD 18-1 à ILLFURTH en allant vers FROENINGEN.

- ✓ 3 sections comportant des trafics connus supérieurs aux seuils auraient dû figurer sur les cartes de bruit de l'Etat :
 - RD 4 à HOLTZWIHR,
 - RD 105 à SAINT LOUIS,
 - RD 201 depuis la RD 38 au Nord jusqu'à HABSHEIM.

Ces sections ont été intégrées dans la prochaine révision des cartes de bruit par la DDT du Haut-Rhin (arrêtée le 21 décembre 2018).

Cette révision permet de compléter le PPBE 3^{ème} échéance (2018-2023) du Département du Haut Rhin.

6. RAPPEL DES PLANS D'ACTIONS PROPOSES

L'objectif est de ne pas dégrader la situation globale, de réduire les nuisances sonores dans l'environnement et le nombre de personnes soumises à des niveaux importants.

Il s'agit d'une démarche d'amélioration des situations défavorables existantes mais aussi de préservation des espaces de qualité.

Deux types de solutions de réduction du bruit existent :

- ✓ Les mesures de réductions à la source :
 - réduction de la vitesse,
 - réduction du trafic,
 - revêtements de chaussée à caractéristiques phoniques, mais qui présentent l'inconvénient de perdre rapidement leurs qualités acoustiques et qui sont par ailleurs très sensibles au gel,

- écrans et merlons antibruit, solutions particulièrement coûteuses (> 1 000 €/m²) et inadaptées en agglomération.

✓ Les mesures de protection en réception :

- isolation acoustique des logements (coût moyen de 12 000 euros par logement individuel).

Les principales actions proposées dans le PPBE du Haut-Rhin sont :

- actions de maîtrise du trafic :
 - intégration des mobilités douces dans les projets d'aménagements ;
- actions sur les vitesses de circulation :
 - réduction réglementaire de la vitesse,
 - aménagements ponctuels de voirie ;
- actions sur les revêtements de chaussée :
 - maintenance régulière des voiries ;
- opérations de traitement acoustique des façades :
 - isolation de façades.

La mise en œuvre d'écrans antibruit est à employer en dernier recours en raison de son coût mais également des emprises nécessaires à leur mise en œuvre. Les mesures de réduction envisageables dans le projet de PPBE de seconde échéance ne nécessitent pas la pose de ce type d'ouvrage.

Les isolations de façades, quant à elles, ne pourraient intervenir qu'après la réalisation d'études acoustiques fines accompagnées de mesures en façade afin d'estimer le nombre exact de logements dépassant les seuils réglementaires.

A ce stade et dans la perspective de la Collectivité européenne d'Alsace, les mesures proposées dans le présent rapport convergent avec la politique menée par le Conseil départemental du Bas-Rhin.

7. FINANCEMENT

Le Département a l'obligation d'adopter les PPBE pour la période 2008-2018 mais n'est pas tenu de prévoir un financement spécifique dédié à ces actions dans son budget.

Néanmoins, la réalisation de l'étude PPBE échéance 3 (2018-2023) nécessitera des crédits de paiement, soit 50 000 € TTC estimés en autorisations de programme et en crédits de paiement, prélevés sur le programme A112 « Etudes sur routes départementales ».

8. CONCLUSION

L'examen des résultats de la consultation a permis de conclure que les orientations proposées dans le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de première et seconde échéances peuvent être maintenues.

Les PPBE de première et seconde échéances (2008-2018) peuvent être soumis au vote de l'Assemblée délibérante pour approbation.

Dès lors, ils pourront être publiés sur le site Internet du Département.

Au vu de ce qui précède, je vous propose :

- d'approuver les PPBE de première et seconde échéances 2008-2018, joints en annexe ;
- de valider l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de troisième échéance au titre du programme A112 « Etudes sur routes départementales » ;
- d'affecter la dépense prévisionnelle de 50 000 € TTC sur le millésime 2019 du programme A112 « Etudes sur routes départementales ».

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

La Présidente



Brigitte KLINKERT

Brigitte KLINKERT