

Rapport du Président

Séance publique
du lundi 30 juin 2025
N° CD-2025-3-7-1
N° applicatif 11372

7^{ème} Commission

Commission Réseaux et mobilités

Direction

Direction des routes, des infrastructures et des mobilités

PROPOSITION DE VALIDATION DU PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT - 4ÈME PHASE 2024-2029

Résumé : La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, impose aux gestionnaires de grandes infrastructures de transport routier d'élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Le PPBE de quatrième échéance (2024-2029) concerne les routes départementales dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an, soit à 8 200 véhicules/jour.

Le présent rapport a pour objet la validation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de quatrième échéance relatif aux routes départementales et autoroutes non concédées avec le plan d'action à l'issue de la consultation du public réalisée.

L'objectif du plan est de proposer des actions visant à réduire les situations d'exposition au bruit routier dépassant les seuils réglementaires.

I. Le contexte réglementaire

En France, 7 millions de personnes, soit 12 % de la population, sont exposées à des niveaux de bruit extérieur excédant le seuil de 65 dB(A) de jour et subissent ainsi une forte gêne. Environ les trois-quarts sont des riverains d'infrastructures de transports terrestres, routières notamment.

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

Cette 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). Ces derniers permettent de définir des plans d'actions pour réduire les niveaux de bruit excessifs pour les riverains habitant aux abords des infrastructures routières.

La directive européenne précitée introduit des indicateurs de bruit normés pour tous les pays européens. Ces indicateurs (décrits ci-dessous) sont utilisés pour la réalisation des cartes de bruit:

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

Imposées par la directive européenne, des cartes de bruit stratégiques ont été établies par les services de l'Etat pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transport (routes, fer et grands aérodromes) avec les indicateurs décrits ci-dessus. Croisées avec les données démographiques, elles permettent d'évaluer les populations exposées à un niveau de bruit dépassant les seuils.

Il est à noter que les valeurs de bruit sont calculées (et non mesurées).

II. Les objectifs du PPBE

Un PPBE est un plan d'action pluriannuel qui s'échelonne sur 5 ans.

Le contenu d'un PPBE doit comprendre a minima les éléments suivants (article R.572-8 du code de l'environnement) :

- Une synthèse des résultats de la cartographie faisant apparaître le nombre de personnes et d'établissements sensibles exposés à un niveau de bruit excessif ainsi que l'évaluation des effets nuisibles du bruit et la description des infrastructures concernées ;
- L'identification et la localisation des zones calmes du territoire et les mesures permettant de les préserver ;
- Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à des niveaux excédant les seuils réglementaires ;
- Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des 10 années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires d'infrastructures ;
- Les financements et échéances associés à ces mesures, s'ils sont disponibles ;
- Les motifs et, le cas échéant, l'analyse des coûts et avantages des mesures retenues ;
- L'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées permis par la mise en œuvre des mesures prévues ;
- Un résumé non technique du plan.

L'objectif d'un PPBE est de prévenir les effets du bruit, de réduire si nécessaire les niveaux de bruit et de 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 entreprises 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 stratégiques établies et publiées par l'Etat.

L'article R572-9 du Code de l'Environnement impose au rédacteur du PPBE de **consulter le public** pendant deux mois sur son projet de PPBE, lequel doit être **soumis à l'Assemblée délibérante** préalablement à cette phase de consultation notamment pour définir les modalités de consultation.

Une fois le PPBE finalisé, après la consultation du public, il doit être **adopté par l'Assemblée délibérante**.

III. Chronologie d'avancement du PPBE

1) Le PPBE de première échéance (2008-2013)

Les premières cartes de bruit ont été établies en 2009 par l'Etat, pour les routes dont le trafic était supérieur à 16 400 véhicules par jour, soit 6 millions de véhicules par an. Les sections de routes concernées dans le territoire du Bas-Rhin représentaient un linéaire de 100 km et pour le territoire du Haut-Rhin 73 km du réseau routier.

Le PPBE1 du Bas-Rhin a été approuvé par délibération N° CG/2014/3 du Conseil Général du Bas-Rhin le 26 mai 2014.

2) Le PPBE de seconde échéance (2013-2018)

Les cartes de bruit ont été établies en 2013 par l'Etat pour les routes dont le trafic était supérieur à 3 millions de véhicules par an, soit 8 200 véhicules par jour. Les sections de routes concernées dans le territoire du Bas-Rhin représentaient un linéaire de 300 km (incluant 100 km des premières cartes de bruit) et pour le territoire du Haut Rhin le réseau concerné était de 330 km, dont environ 75 % situés hors agglomération.

Le PPBE2 du Bas-Rhin a été approuvé par délibération N° CD/2016/179 du Conseil Départemental du Bas-Rhin le 8 décembre 2016.

Les PPBE de première et seconde échéances de Haut-Rhin ont été approuvés par la Commission Permanente du Conseil départemental du Haut- Rhin N° CP-2019-9-3-2 le 11 Octobre 2019.

3) Le PPBE de troisième échéance (2019-2023)

Le seuil de trafic est le même que celui du PPBE de phase 2. Seules les routes dont le trafic a entre-temps franchi le seuil de 8 200 véhicules par jour ont été ajoutées et celles dont le trafic a baissé, passant sous ce seuil, ont été supprimées.

Pour le territoire du Bas-Rhin, avec le transfert de 223 km de routes départementales à l'Eurométropole de Strasbourg au 1er janvier 2017, ces axes n'avaient plus lieu de figurer dans les cartes de bruit. Au final, le linéaire concerné dans le Bas-Rhin était de 235 km. Pour le territoire du Haut-Rhin, la longueur du réseau routier affecté est passée à 300 km, dont environ 93 km sont situés hors agglomération.

La Collectivité européenne d'Alsace a réalisé plusieurs des actions définies dans le PPBE 3^{ème} échéance de chaque département dont certaines sont encore en cours ou programmées :

- développement des mobilités douces ;
- mise en service de déviation ;
- installation de protections acoustiques ;
- transformation de carrefours ou aménagements ponctuels de voiries ;
- maintenance régulière des voiries entre autres.

Le PPBE 3 Bas-Rhin a été approuvé par délibération du Conseil Départemental du Bas-Rhin N° CD/2018/130 – 705 le 13 décembre 2018.

Le PPBE 3 Haut-Rhin a été approuvé par délibération de la Commission permanente du Conseil Départemental de Haut-Rhin n° CP-2020-12-3-7 le 11 décembre 2020.

IV. Le Projet de PPBE de quatrième échéance (2024-2029)

Le seuil de trafic reste inchangé pour ce projet de PPBE. Avec la création de la Collectivité européenne d'Alsace en 2021, les autoroutes non concédées ont été intégrées ainsi que les routes dont le trafic a entre-temps franchi le seuil de 8 200 véhicules par jour, et celles dont le trafic a baissé sous le seuil ont été supprimées.

Le linéaire du réseau routier concerné est passé à **853 km**, dont 340 km font partie du réseau routier du territoire du Bas-Rhin et 513 km du réseau routier du territoire du Haut-Rhin. Ce linéaire est établi sur la base des Cartes de Bruit Stratégiques.

Les cartes ont été arrêtées par le préfet du département Bas-Rhin le 30 juin 2022 et le 21 février 2023 par le préfet du département du Haut-Rhin, conformément aux articles L.572-4 et R.572-7 du code de l'environnement.

1) Les routes étudiées sont les suivantes :

Bas-Rhin

A35, A351, A352, A340, D1004, D1059 (N59), D1083, D1062, D1063, D502(D2), D27, D28, D29, D263, D264, D3, D30, D37, D1340, D1404, D1420, D1422, D422, D468, D504 (D4), D421, D424, D426, D500, D662, D85, D919.

Haut-Rhin

A35, A36, D1059 (N59), D1066 (RD68), RD-1, RD1b, RD10, RD10.5, RD11, RD16, RD105, RD155, RD166, RD18-1, RD18-5, RD18b, RD19, RD19-1, RD19b, RD2, RD2b2, RD20, RD20-3, RD20-5, RD201, RD21, RD21-1, RD3b, RD3B4, RD30, RD38, RD39, RD238, RD4, RD4b1, RD4-2, RD415, RD417, RD418, RD419, RD422, RD429, RD430, RD432, RD433, RD466, RD469, RD473, RD483, RD55, RD56, RD56-3, RD56-5, RD66, RD83, RD8b1, RD8b2, RD8b3.

Le PPBE 4^{ème} échéance comporte les éléments suivants, conformément à la directive européenne :

- 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 ;
- le bilan des actions menées de 2013 à 2023 ;

- les mesures envisagées jusqu'en 2029 ;
- l'organisation de la consultation du public.

2) Identification et hiérarchisation des zones à enjeux

Un premier diagnostic a été réalisé sur la base des CBS. Ces cartes, issues de la modélisation acoustique, permettent d'avoir une vision macroscopique des enjeux sur le territoire. Elles sont également accompagnées d'une estimation de l'exposition de la population par axe routier.

Les zones à enjeux prioritaires ont été identifiées en prenant en compte la présence de bâtiments sensibles, la densité de la population exposée et les zones de bruit préexistantes définies dans les précédents PPBE.

Sur le réseau routier et autoroutier transféré, une étude acoustique a été réalisée avec le Cerema afin de déterminer les niveaux de bruit sur les secteurs à enjeux.

Les résultats indiquent que les **seuils européens ne sont pas dépassés**, mais les niveaux de bruit sont assez importants dans certains secteurs. Des modélisations sont en cours pour déterminer le type de mesures qui pourraient être appliquées.

V. Plan d'actions

L'objectif de la Collectivité européenne d'Alsace est de limiter la génération de bruit dans les zones sensibles et de réduire les nuisances sonores dans les secteurs où les valeurs-limites d'exposition sont dépassées, tout en respectant la réglementation française et européenne.

Pour réduire les niveaux de bruit qui dépassent les seuils réglementaires, des actions de limitation du bruit à la source (contrôle du trafic, entretien des routes) seront considérées dans un premier temps, suivies des actions de traitement par des dispositifs de réabsorption (merlons, murs antibruit). Le recours au traitement de façade sera envisagé dans certains cas où le contexte ne permet pas un traitement à la source.

Les mesures nécessitant des travaux importants font l'objet d'une analyse coût/avantage, afin d'aboutir à la meilleure utilisation des ressources disponibles.

Ce plan d'actions comprend notamment les actions suivantes :

- La poursuite de l'expérimentation avec les **radars Méduse** (radar pédagogique sonore) démarrée en juin 2023 ;
- Des mesures de **limitation du bruit à la source** (limitation de vitesse, politique d'entretien des routes performante, actions visant à favoriser le report modal et donc réduire le trafic routier, déviations d'agglomération, etc...) ;
- La constitution d'un **observatoire des nuisances sonores** sur le territoire pour recenser les différents secteurs affectés par le bruit et identifier des possibles actions à venir.
- Des mesures de traitement par des **dispositifs de réabsorption** (merlons, murs antibruit) qui résulteront de l'analyse des **cartes de bruit**, des **études acoustiques**, en corrélation avec les ressources financières qui pourront être affectées à cette politique ;
- Le traitement des façades qui pourrait être envisagé dans certains cas où le contexte ne permet pas un traitement à la source.

VI. Consultation publique

1) Modalités de la consultation du public

Conformément à l'article R.572-9 du Code de l'Environnement, le projet de PPBE 4^{ème} échéance des routes départementales et des autoroutes non concédées de la Collectivité européenne d'Alsace doit être mis à la consultation du public pour une durée de deux mois, afin de recueillir les éventuelles remarques qui servent à l'établissement du document définitif.

Le Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace a, par une délibération n° CD-2024-2-7-2 du 20 juin 2024, approuvé les modalités suivantes de la consultation du public pour un coût estimé à 5 000 € HT :

- publication d'un avis dans la presse locale : 15 jours avant le lancement de la consultation du public ;
- consultation du public : mise à disposition pendant deux mois du projet de PPBE du 15 juillet au 20 septembre 2024 ;
- consultation dématérialisée du PPBE sur le site internet de la Collectivité européenne d'Alsace avec une lecture numérique du PPBE, ainsi qu'un formulaire pour recueillir les remarques du public ;
- consultation du PPBE sur différents sites de la collectivité.

Ainsi, cette consultation a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans les journaux l'Alsace et les Dernières Nouvelles d'Alsace dans l'édition du 28 juin 2024 (Voir annexe 6). Un communiqué de presse a également été publié le 11 juillet 2024 sur le site web de la collectivité.

Le projet de PPBE a été mis à la consultation du public par voie électronique sur le site internet de la collectivité. Une adresse mail (missionbruit@alsace.eu) a permis le recueil des observations. Cette adresse électronique a été diffusée dans l'avis de presse pour recueillir les observations du public.

Le document physique a été mis à disposition du public sur les sites suivants :

Hôtel du Département, Place du Quartier Blanc – 67000 STRASBOURG
Hôtel du Département, 100 Avenue d'Alsace - 68006 COLMAR
SR HAGUENAU : 2 route de Schweighouse – 67500 HAGUENAU
SR SAVERNE : 1 route de Maennolsheim – 67703 SAVERNE
SR SELESTAT : 35 route d'Orschwiller – 67604 SELESTAT
SR ENSISHEIM : 6 rue du 6 Février à Ensisheim- 68190 ENSISHEIM
SR SAINT-LOUIS : 39 av. 8ème Régiment de Hussards - 68130 ALTKIRCH.

2) Synthèse de la consultation publique

La Collectivité européenne d'Alsace a reçu un total de 119 remarques dans le cadre de la consultation du public :

- 116 observations ont été recueillies par e-mail ;
- 1 observation a été reçue par courrier postal ;
- 2 contributions transmises par les services de l'Etat ont été également prises en compte.

Il est précisé qu'aucune remarque n'a été consignée dans les cahiers de consultation mis à disposition en territoires.

Il est à noter qu'environ 78% des contributions sont directement liées au PPBE, à son contenu et au réseau routier concerné. Les autres contributions portaient sur des questions plus générales ou sur des projets qui sont recensés dans le PPBE, mais qui ne relèvent pas directement de la politique du bruit.

Enfin, certains commentaires portaient sur des routes qui ne sont pas concernées par le PPBE, car le seuil de trafic n'est pas atteint ou parce qu'elles relèvent de la compétence d'autres gestionnaires routiers.

Les principaux thèmes abordés par les usagers portent sur :

- les nuisances sonores subies,
- les demandes de réalisation des écrans acoustiques (mur antibruit) et des études acoustiques,
- les cartes de bruit stratégiques et les tableaux des effets nuisibles,
- le contrôle de vitesse insuffisant et la réduction de la limitation de la vitesse
- les revêtements de chaussée trop bruyants,
- les remarques sur les projets qui contribuent à la réduction du bruit (R-Pass et mobilités douces).

La présente synthèse est intégrée dans l'annexe au présent rapport intitulée « note établie suite à la Consultation du public sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement quatrième phase (PPBE4) ».

3) Les réponses apportées

Les différents contributeurs ont reçu des courriers adaptés à leurs questionnements.

Des précisions ont été apportées aux riverains des tronçons de route concernés par le PPBE où des actions ont déjà été menées, telles que des travaux de revêtement de chaussée, des restrictions de trafic, des études acoustiques, etc.

S'agissant des secteurs potentiellement exposés au bruit, il a été indiqué que la création d'un observatoire du bruit, prévue dans le plan d'actions, permettrait de recenser et d'analyser les enjeux liés au bruit sur le territoire, et d'effectuer des analyses complémentaires si nécessaire.

Dans les cas de revêtements trop bruyants, il a été précisé que sur les sections concernées par le PPBE, le choix du revêtement sera réalisé avec des techniques adaptées « moins bruyantes ».

Enfin, des précisions ont été apportées sur le contenu du PPBE, ainsi que sur les dispositions concernant le choix des actions de réduction du bruit. Cela concerne notamment les sujets de la réduction de la vitesse, des enrobés phoniques et de l'inclusion des actions telles que le projet de taxe poids lourd R-Pass et les projets de mobilités douces.

VII. Financement

La Collectivité européenne d'Alsace a l'obligation d'adopter le PPBE 4^{ème} échéance pour la période 2024-2029, néanmoins elle n'est pas tenue de prévoir un financement spécifique dédié à ces actions dans son budget, excepté dans les cas suivants :

- Création d'une infrastructure « nouvelle ».
- Travaux de « modification » d'infrastructures.

La conjoncture financière actuelle et la programmation pluriannuelle d'investissement constituent à la fois une contrainte et une opportunité pour valider les projets de la CeA, avec la perspective des **recettes de la taxe poids lourd R-PASS, à venir en 2027**. Les dépenses estimées pour la mise en œuvre des **actions de résorption du bruit** durant la période 2024-2029 **s'élèvent à environ 10 millions d'euros**.

Le Plan d'actions figure au Chapitre 7.4 du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement – PPBE 4^{ème} échéance.

Cette enveloppe permettra de réaliser les projets de protections acoustiques prioritaires déjà identifiés, ainsi que d'autres projets qui pourraient s'avérer nécessaires, selon les demandes des communes reçues lors de l'élaboration du PPBE et les résultats des études acoustiques à venir. Parmi les projets identifiés dans cette enveloppe, figurent :

- Un budget de **50 k€/an** pour des études acoustiques, y compris les mesures sur site ou la modélisation, ainsi que pour la mise en œuvre des aménagements considérant les enjeux identifiés sur le réseau routier.
- Construction d'une protection acoustique (mur antibruit/merlon) sur l'A35 à Herrlisheim sur une longueur de 2 km environ, qui est évaluée à environ **3 à 5 M€ HT** selon les études du Cerema.
- Construction d'une protection acoustique (mur antibruit/merlon) sur l'A35 à Habsheim, sur une longueur comprise entre 0,7 km et 1,3 km qui est estimée entre **1 à 2 M€ HT** selon les études du Cerema.

VIII. Les étapes postérieures à la consultation publique

Après l'adoption du PPBE 4^{ème} échéance et la rédaction du résumé normalisé et obligatoire CE (Communauté Européenne), ces documents seront transmis à la direction générale de la prévention des risques (DGPR), dans le but de communiquer ce PPBE auprès des instances européennes afin de justifier les actions envisagées par la collectivité.

Au vu de ce qui précède, je vous propose :

- D'approuver le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement –PPBE 4^{ème} échéance- 2024-2029 du réseau routier départemental de la Collectivité européenne d'Alsace, en annexe au présent rapport ;
- De prendre acte des résultats de la consultation du public, figurant dans la note annexée au présent rapport, exposant la synthèse des observations émises par les participants et des réponses apportées dans le cadre de la consultation ;
- D'approuver le plan d'actions pour la période quinquennale 2024-2029, détaillé au Chapitre 7.4 du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement –PPBE 4^{ème} échéance, pour une dépense prévisionnelle de 10 millions € TTC sous réserve de mise en application de la taxe poids lourds « R-Pass » ;
- De s'engager à inscrire les crédits nécessaires dans la programmation des investissements de la Collectivité européenne d'Alsace sur la période 2024-2029, sous réserve de mise en application de la taxe poids lourds « R-Pass » ;

- D'identifier les crédits nécessaires aux études préalables aux travaux (études acoustiques, y compris les mesures sur site ou la modélisation) sur la ligne budgétaire suivante.

<i>Programme</i>	<i>Opération</i>	<i>Enveloppe</i>	<i>Tranche</i>	<i>Natures analytiques</i>	<i>Montant</i>
<i>P076</i>	<i>O001</i>	<i>P076E02</i>	<i>T06</i>	<i>1513 - 20-2031-843</i>	<i>250 000 €</i>
<i>TOTAL</i>					<i>250 000 €</i>

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.