

Note établie suite à la Consultation publique sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE1 première phase)

Contexte

Conformément à la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, les cartes de bruit des infrastructures de transport terrestres ont été produites par l'Etat et publiées en 2009.

A partir de ces cartes, le Conseil Général du Bas-Rhin (gestionnaire du réseau routier départemental) a élaboré son projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Par délibération du 10 décembre 2012, le Conseil Général du Bas-Rhin a adopté ce projet de PPBE et ses principes d'action et décidé de mener une consultation du public telle que prévue par les textes en vigueur.

La consultation du public

La consultation du public s'est déroulée pendant une période de deux mois, du 29 avril au 29 juin 2013. L'information a été assurée par une annonce légale parue dans les DNA du 11 avril 2013 et une mise en ligne sur le site internet du Conseil Général. Des communiqués de presse ont également été publiés pendant la période de consultation.

Le public pouvait consulter le projet de PPBE sur les cinq sites suivants: l'Hôtel du Département à Strasbourg, les Unités territoriales d'aménagement du territoire (UTAT) de Sélestat, Haguenau et Molsheim, ainsi qu'à la Maison du Conseil Général de Saverne. Un registre était mis à disposition pour les remarques. Le projet de PPBE pouvait également être consulté et téléchargé sur le site du Conseil Général du Bas-Rhin www.bas-rhin.fr. Enfin le public avait la possibilité de transmettre ses remarques par courrier postal.

Résultats de la consultation

Vingt contributions ont été recueillies dont seize dans les registres et quatre par courrier postal.

Il est à noter que moins de la moitié des contributeurs sont riverains du réseau routier concerné par le PPBE, et deux tiers des sujets abordés dans les différentes contributions sont directement liés au PPBE et à son contenu.

Les principaux thèmes abordés par les usagers portaient sur :

- La méthodologie d'élaboration des cartes de bruit stratégiques
- La procédure de consultation publique
- Les nuisances sonores subies
- Les moyens d'action pour réduire les nuisances sonores
- Les problèmes de sécurité et d'aménagements de voirie
- La suite du PPBE

Les suites données :

Quatre contributions portant sur des nuisances non liées au périmètre du PPBE ou d'autres problématiques ont été transmises pour suite à donner aux mairies des communes concernées. Leurs auteurs en ont été informés.

L'une de ces contributions était anonyme, mais, portant sur des nuisances sonores en un lieu bien identifié, elle a pu être transmise.

Pour le reste, chaque contributeur identifié a été destinataire d'un courrier personnalisé portant sur les différents thèmes abordés :

La méthodologie d'élaboration des cartes de bruit

Il a été fait observer à un contributeur qu'en matière de définition des périodes horaires liées aux indicateurs de bruit, les deux textes qu'il avait cités ne devaient pas être comparés. En effet, l'un s'applique aux bruits de voisinage, l'autre est lié aux bruits issus des infrastructures de transport.

Suite à une remarque sur la justification des indicateurs Lden et Ln et du calcul du nombre de personnes exposées, il a été expliqué que ces indicateurs s'appuient à la base sur des données de trafic détaillées suivant les trois périodes jour, soir, nuit; ce qui permet une prise en compte bien réelle de l'exposition sonore de la section de route concernée.

Il a également été expliqué que le long des sections de routes concernées par le PPBE ce ne sont pas des mesures de bruit qui ont été réalisées par l'Etat mais des calculs à l'aide de modèles numériques.

Dans plusieurs cas le seuil de trafic de 16 400 v/jour pour la prise en compte des tronçons de route dans les cartes de bruit a été rappelé pour expliquer l'absence de certains tronçons de route dans les cartes de bruit.

La procédure de consultation publique

Un déficit de communication a été reproché sur l'organisation de cette consultation; à ce propos toutes les actions effectuées ont été énumérées dans les courriers : annonce légale dans les DNA préalable à la consultation, communiqués de presse, site www.bas-rhin.fr où le thème du PPBE figurait parmi les sujets défilant sur la page d'accueil.

La lenteur de la démarche (cartes de bruit, PPBE) a été critiquée : les raisons des décalages des différentes échéances ont été détaillées (délai de publication des cartes de bruit et de finalisation du PPBE). Il a également été souligné que le Conseil Général n'avait pas attendu la parution du PPBE pour mettre en œuvre des actions de résorption du bruit sur son réseau routier.

Il a été précisé que la version finale du PPBE ne ferait l'objet d'aucune présentation publique.

Les nuisances sonores subies

Aux riverains de tronçons de route se plaignant des nuisances subies, des précisions ont été apportées sur les actions déjà menées (revêtements de chaussée acoustiques, restrictions de trafic poids lourds), les améliorations attendues par des études de réaménagement ou de projets plus conséquents tels la Rode de Strasbourg par l'Etat ou l'aménagement de la D1083 à Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim par le Département. L'impossibilité d'interdire complètement le trafic poids lourd dans certains secteurs, a également été soulignée.

Les moyens d'action pour réduire les nuisances sonores

Sur les différentes remarques, il a été précisé que:

- un revêtement de chaussée acoustique n'est pas une solution à retenir dans un secteur limité à 50 km/h ou moins car l'effet de ce type de revêtement n'est perceptible qu'à des vitesses supérieures à 70 km/h.

- une limitation à 90 km/h d'un tronçon circulé à 110 km/h (D1340 à Harthouse) n'apporterait aucune amélioration perceptible du fait que les poids lourds à la source d'une grande partie du bruit routier, sont déjà limités à 90 km/h.
- pour le cas particulier du site de Harthouse en bordure de la D1340, l'engagement du Conseil Général a été rappelé, à savoir : un accompagnement des travaux d'aménagement de la voirie dans la traverse de Harthouse dès lors que la ville de Haguenau engagera ce projet.
- en matière d'incitation à emprunter les transports en commun, le Conseil Général du Bas-Rhin montrait un engagement constant au travers du Réseau 67, du projet de TSPO, de la promotion du covoiturage, du site www.vialsace.eu .
- le rachat d'un bien immobilier n'est pas une option envisageable dans le cadre du PPBE.
- l'objectif de réduction du niveau sonore étant recherché en priorité par un traitement à la source, l'isolation de façade n'est envisagé qu'ultérieurement.
- des montants non négligeables ont été consacrés à la réduction du bruit, notamment au travers d'opérations de contournement d'agglomérations.

Les problèmes de sécurité et d'aménagements de voirie

Il a été rappelé qu'en agglomération les aménagements de voirie, limitations de vitesse, zones 30 sont de la compétence et à l'initiative de la commune dans le cadre du pouvoir de police de la circulation du maire y compris sur les routes départementales.

Des contributeurs ont été informés de l'existence d'études pilotées par d'autres collectivités visant à réduire les nuisances.

La suite du PPBE

Comme indiqué dans le document soumis à la consultation il subsistera à l'issue de ce premier PPBE une liste de sections de route restant à étudier qui viendra alimenter le PPBE de deuxième phase.

Conclusion

Les résultats de la consultation ne remettent pas en cause les orientations proposées dans le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

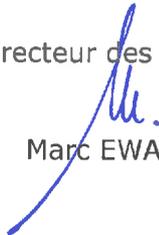
Chaque contribution a fait l'objet d'une réponse personnalisée par courrier.

A l'issue de cette consultation, le Conseil Général est en mesure d'arrêter, par délibération de son assemblée réunie en séance plénière, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de première phase tel qu'il a été soumis à la consultation.

Il sera publié, ainsi que la présente note, sur le site internet www.bas-rhin.fr et mis à la disposition du public à l'Hôtel du Département.

Cette première phase est terminée, répondant aux exigences de la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002.

Le Directeur des Routes


Marc EWALD