



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAR

Direction départementale
des territoires et de la mer
du Var

Service environnement et forêt

Pôle environnement et cadre de vie

Toulon, le 22 juin 2015

Compte rendu du COMITE

Réunion plénière du Comité de suivi du Bruit
du mercredi 10 juin 2015

à la DDTM du Var

Point sur :

cartes de bruit stratégiques (CBS) et
plans de prévention du bruit dans
l'environnement (PPBE)

et

révision du classement sonore des
voies bruyantes (CSVB)

Référence : directive européenne n° 2002/49/CE

Nos réf. : compte-rendu dernière réunion de juin 2013

Objet : compte-rendu de la 10^{ème} réunion du comité de suivi du
bruit organisée par la DDTM83

Objet de la réunion du COMITE de SUIVI du BRUIT :

Le Comité de suivi du Bruit organisé par la DDTM accueillant les acteurs Bruit se réunit pour la 10^{ème} fois ; véritable lieu d'échanges, le bilan de ces rencontres est positif.

La réunion plénière est l'occasion de faire un point sur l'état d'avancement des procédures :

- l'élaboration des cartes de bruit stratégiques (CBS),
- l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE),
- la révision du classement sonore des voies bruyantes (CSVB).

Pour les CBS et les PPBE, les publications ne sont pas réalisées dans bien des cas. Un rappel sur les obligations et les modalités de mise en œuvre est nécessaire.

La révision du CSVB de compétence Préfet est en passe d'être terminée avec la finalisation en cours du CSVB des voies communales (VC). Les modalités d'intégration au document d'urbanisme sont précisées.

Intervenants : DDTM83, DREAL PACA, ESCOTA

Participants (voir détail dans « feuille de présence ») : DDTM83, ARS, DREAL PACA, DIRMED, ESCOTA, conseil général, communauté urbaine MPM, communauté d'agglomération TPM, communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume, communes, BE Bureau Véritas, Audat, ...
absents (*excusés) : CEREMA*, conseil régional*, Président Maire du Var*, CA Aubagne Etoile, CC Vallée du Gapeau, ADEME*, SNCF Réseau (ex RFF)

A retenir :

Prochaine réunion du Comité de suivi du Bruit : fin octobre-début novembre 2015

PJ : liste contacts / feuille de présence du 10 juin 2015

Documents disponibles sur le Portail de l'Etat :

www.var.gouv.fr/observatoire-du-bruit-et-comite-de-suivi-a4199.html

Préfecture du Var - DDTM – Service environnement et forêt - pôle environnement et cadre de vie
BOULEVARD DU 112ÈME RÉGIMENT D'INFANTERIE - CS 31209 - 83070 TOULON CEDEX

Localisation géographique : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
244 avenue de l'Infanterie de Marine à Toulon (proche du port - en face des pompiers)
téléphone 04 94 46 83 83 – fax 04 94 46 32 50 - DDTM-Var@var.gouv.fr

Bilan des 10 réunions du Comité de suivi du Bruit
Interventions de
Vincent CHERY - directeur adjoint - DDTM83
Sylvie FANTIN - responsable du pôle environnement et cadre de vie –
DDTM83/SEF/PECV

Pour le compte du Préfet du Var, la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), sous l'égide du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE) réunit pour la 10^{ème} fois le Comité de suivi du Bruit en réunion plénière.

Au-delà des recommandations explicites des circulaires quant à sa mise en œuvre, **l'existence même du Comité est plébiscitée** par l'ensemble de l'assemblée, constat nettement formulé par les participants ou les membres actifs, présents (ou regrettant de ne pouvoir y assister).

Les acteurs Bruit ont clairement marqué leur adhésion à l'organisation mise en place par la DDTM. Les modalités de la composition et du fonctionnement ne seront donc pas revues. Une amélioration interviendra cependant, uniquement dans la transmission des invitations. En effet, les invitations sont adressées au référent de l'entité (Président, Maire, Directeur, ...) par voie postale. Il est utile d'adresser un mail aux correspondants identifiés sur les feuilles de présence afin que cette personne puisse en être informée, et au plus tôt.

La vocation première du Comité est d'être un lieu de suivi des procédures pour le Préfet du Var. Le tour de table auprès des autorités compétentes sur l'état d'avancement des procédures est essentiel. Cette veille est indispensable. Les difficultés sont identifiées et analysées ; les appuis nécessaires y sont apportés et les solutions dégagées.

D'autres vocations se font jour :

- un lieu unique de rencontres entre les partenaires et les autorités compétentes : État et collectivités, gestionnaires/exploitants et services techniques des communes, ...
- un véritable lieu d'échanges et de partages des connaissances : les acteurs Bruit présents (autorités compétentes, communes, gestionnaires, exploitants, organismes, bureaux d'études mandatés, ...) sont multiples. Chacun partage ses expériences et expose ses difficultés.
- un lieu d'arbitrage et de calage : rappel de réglementation, calendrier, méthodologies, priorités, modalités d'application, partage de données, remontées de données,
- un lieu d'information et de passage de relais : les communes participent activement. Les élus sont attentifs aux demandes de leurs administrés ; les services infrastructures, environnement et urbanisme se font le relais des informations délivrées et intègrent dans leur quotidien (procédures, études, travaux) les notions de protection, préservation et gestion liées aux nuisances sonores.

Le Comité de suivi du Bruit a donné toute sa place aux procédures liées aux infrastructures de transports terrestres, compte tenu des délais et des échéances.

Il est proposé de **réaliser ponctuellement des Comités « spéciaux »** dédiés à d'autres thématiques Bruit, comme les plans d'expositions au bruit (PEB) des aérodromes (7 aérodromes et 17 communes concernées).

Le bilan des 10 réunions du Comité est positif. Des améliorations y seront encore apportées pour la satisfaction de tous. Que ceux qui y participent, de près ou de loin, en soient ici remerciés.

Informations et actualités
du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE)
Interventions de
Sylvie FANTIN - responsable du pôle environnement et cadre de vie- DDTM83/SEF/PECV
Catherine LAMOUREUX-KHUN - chargée de mission bruit – DREAL PACA/STI/UMO

Face aux injonctions de la Communauté Européenne et aux menaces de sanctions envers la France, le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) réitère ses observations révélant des **manquements préjudiciables** au bon déroulement des procédures et des remontées de données.

Procédure pré-contentieuse

Il convient de veiller à ce que les autorités compétentes réalisent, approuvent et publient leurs CBS et leurs PPBE dans les meilleurs délais.

Une commune appartenant à une communauté d'agglomération/de communes qui ne prend pas de délibération et qui ne publie pas met en défaut l'EPCI ; la publication de l'EPCI est considérée comme inexistante (même si l'EPCI a pris une délibération du Conseil).

Mise en œuvre du principe de participation du public

Les CBS présentent un diagnostic de la situation d'exposition sonore dans une zone donnée ; elles n'ont donc pas d'incidence sur l'environnement. En conséquence, leur approbation et leur publication ne doivent pas donner lieu à une consultation préalable du public.

Les PPBE doivent faire l'objet d'une consultation et d'une information du public ; il ne s'agit pas d'enquête publique mais bien d'une mise à disposition du public.

Publication et mise à disposition du public

La circulaire du MEDDE en date du 02 avril 2013 précise l'influence de la loi n°2012-1460 du 27 décembre 2012 relative à la mise en œuvre du principe de participation du public sur la publication des cartes de bruit stratégiques et des Plans.

Les CBS et les PPBE font l'objet soit d'un arrêté préfectoral (AP) lorsque le Préfet est compétent, soit d'une délibération du Conseil pour les EPCI et les communes concernées compétents.

L'utilisation des sites WEB est un excellent moyen de mettre les documents (AP ou délibération, résumé non technique à minima, rapport de présentation et cartographies si possible) à disposition du public. C'est une preuve tangible de bonne exécution de la procédure.

Le Préfet du Var a dédié plusieurs rubriques du Portail de l'État à cet effet. Les adresses des sites ainsi alimentés par les EPCI et les communes seront transmises à la DDTM pour suivi.

A noter que les informations sur les CBS et les PPBE sont à intégrer dans l'annexe du document d'urbanisme (nuisances sonores et modalités de résorption) ; le report graphique n'est pas nécessaire, contrairement au classement sonore des voies bruyantes (CSVb).

En conclusion, il est demandé de ne plus retarder l'approbation et la publication des CBS et des PPBE par l'autorité compétente étant donné la procédure pré-contentieuse à l'encontre de la France à propos de la mise en œuvre de la directive n°2002/49/CE relative à la gestion et à l'évaluation du bruit dans l'environnement.

Les services déconcentrés de l'État ont pour mission de (re)mobiliser activement les autorités compétentes et ont pour consignes de signaler tout manquement.

A ce titre, la DREAL PACA va prendre contact avec SNCF réseau pour obtenir les éléments demandés afin que la DDTM du Var puisse terminer les procédures liées au classement sonore des voies bruyantes et le PPBE2 VF.

Les actualités du Ministère sont aussi relayées lors du Comité.

Réflexion sur la convergence des réglementations

- une méthode unifiée de production des cartes relatives au classement sonore des voies et à la cartographie stratégique du bruit,
- l'élaboration d'une base de données du bruit dans l'environnement,
- une démarche d'accompagnement de la hiérarchisation des secteurs à enjeux vouée à optimiser l'élaboration des plans d'action.

Circulaire ministérielle en préparation sur CBS3 et PPBE3

Le réexamen de chaque cartographie stratégique et de chaque plan d'action doit être effectué tous les 5 ans.

Sites WEB utiles

<http://www.var.gouv.fr/bruit-lie-aux-routes-et-voies-ferrees-r245.html>

<http://www.var.gouv.fr/bruit-lie-aux-aerodromes-r1530.html>

<http://www.moselle.gouv.fr/Politiques-publiques/Agriculture-et-Environnement/Environnement/Observatoire-du-Bruit-Accueil>

<http://www.bruit.fr/boite-a-outils-des-acteurs-du-bruit/cartes-de-bruit-et-ppbe/>

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Acoustique,13397.html>

RAPPEL des principaux textes réglementaires CBS et PPBE

la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

le Code de l'Environnement, et notamment le livre V, titre VII, chapitre Ier, en ses articles L 571-1 et suivants et chapitre II, en ses articles L 572-1 et suivants : l'article L.572-7 du code de l'environnement attribue les compétences pour l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ;

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 (PPBE) et modifiant le code de l'urbanisme ;

le décret n° 2007-1467 du 12 octobre 2007 relatif au livre V du Code de l'Environnement et notamment ses articles R 571-32 et suivants, et ses articles R 572-1 et suivants ;

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 .

Tour de table
État d'avancement des procédures
Intervention
Sylvie FANTIN - responsable du pôle environnement et cadre de vie- DDTM83/SEF/PECV

Chaque autorité compétente doit répondre aux obligations réglementaires fixées par la communauté européenne en matière de prévention et de gestion du bruit dans l'environnement.

Les autorités compétentes

	Établissement CARTE	Établissement PPBE
Agglomérations	EPCI* / commune	EPCI* / commune
Routes nationales	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	Gestionnaire
Voies ferrées	^{2ème échéance} Préfet	^{2ème échéance} Préfet
Grands aéroports	Préfet	Préfet

** compétent en matière de lutte contre les nuisances sonores*

Le retard pris en matière de CBS et de PPBE doit être résorbé dans les meilleurs délais :

- il s'agit d'approuver et de publier rapidement les CBS et les PPBE de la 1ère échéance et de la 2ème échéance,
- il convient de mettre à disposition du public les documents ; la publication sur site WEB permet de répondre aux besoins réglementaires et d'informations.

Toutes difficultés rencontrées doivent être signalées à la DDTM.

Les autorités compétentes doivent établir et transmettre un calendrier de réalisation des différentes étapes à la DDTM :

- infrastructures de transports terrestres (ITT) : compétence État pour les CBS et le PPBE RRN, compétence conseil général, EPCI, communes pour les PPBE avec appui des gestionnaires d'infrastructures : ESCOTA pour les autoroutes concédées (Ac), DREAL-DIRMED pour les autoroutes non concédées (Anc), conseil général pour les routes départementales (RD), communes pour les voies communales (VC), SNCF réseau (ex RFF) pour les voies ferrées (VF ou RNF)
- agglomération : communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole (MPM), communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée (TPM), communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile (CAPAE), communauté d'agglomération Sud-Sainte Baume (CASSB a intégré Sanary-sur-Mer et Bandol), communauté de communes de la vallée du Gapeau (CCVG).

Tour de table État d'avancement des cartes de bruit stratégiques (échéance 1) Interventions des autorités compétentes en matière de CBS

Ce tableau récapitule les différentes étapes d'élaboration des cartes de bruit stratégiques engagées par les autorités compétentes et l'avancement de la procédure.

CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES	ÉTAPE 1 mise en place de la démarche	ÉTAPE 2 recueil de données	ÉTAPE 3 production des cartes	ÉTAPE 4 publication
INFRASTRUCTURES				
autoroutes concédées (A8, A50 et A57)	X	X	X	30 juillet 2008
autoroutes non concédées (A50, A57 et A570)	X	X	X	04 sept 2008
routes départementales	X	X	X	23 déc 2008
routes communales	X	X	X	10 avril 2009
EPCI				
TPM*	X	X	X	21 novembre 2009
MPM	X	X	X	18 juillet 2008
CAPAE***	X	X	X	12 avril 2012
CCVG	X	X	X	05 novembre 2009
CCSSB**	X	X	X	28 novembre 2011
SANARY/MER	X	X	X	25 mai 2009
BANDOL**	X	X	X	28 novembre 2011

Agglomération de Toulon Provence Méditerranée (TPM)
 Communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole (MPM)
 Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Etoile (CAPAE*** est concernée par la commune de Saint-Zacharie dans le Var).
 Communauté de communes de la vallée du Gapeau (CCVG)
 Communauté de communes Sud-Sainte Baume (CCSSB)
 Commune de Sanary-sur-Mer
 Commune de Bandol

A noter que :

* TPM compte 1 commune en plus – La Crau

**Bandol fait désormais partie de CCSSB depuis début 2011

La finalisation des CBS de la première échéance :

- Les autorités compétentes ont obligation de publier par arrêté ou délibération.
- Les autorités compétentes doivent mettre à disposition les CBS et les PPBE.

Si les CBS ne créent pas de droit, à l'exception de l'exigence d'informer la population, il est important d'intégrer les nuisances sonores dans les documents d'aménagement et d'urbanisme (SCoT, POS/PLU, ...). En effet, les aménagements futurs ont des répercussions sur l'effet sonore ressenti ou perçu par les populations.

La DDTM doit être informée des différentes étapes et des sites internet dédiés (lien).

<p style="text-align: center;">Tour de table État d'avancement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (échéance 1) Interventions des autorités compétentes en matière de PPBE</p>

La DDTM du Var est chargée de suivre l'ensemble des PPBE pour le compte du Préfet du Var.

L'objectif des PPBE consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones dites « calmes ». Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et de définir celles prévues pour les prochaines années.

Les PPBE sont finalement des documents d'orientation. Ils constituent en quelque sorte les « volets bruit » de projets d'aménagement et de développement durable (PADD de SCOT, PAC des PLU, ...).

En simplifiant, il existe 2 types de PPBE :

1) les PPBE liés aux infrastructures :

- PPBE RRN établi par le représentant de l'État. La DDTM du Var est chargée du pilotage général de la réalisation des PPBE des infrastructures autoroutières ; elle s'appuie sur le CEREMA (ex CETE Méditerranée) durant les différentes étapes d'élaboration. Elle sollicite les gestionnaires/exploitants de ces infrastructures, à savoir la DREAL/STI/UMO, la DIRMED et la société concessionnaire ESCOTA. Elle informe et mobilise les acteurs locaux.
- PPBE des routes départementales établi par le conseil général du Var
- PPBE «relatifs aux infrastructures routières autres que celles mentionnées» établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures ; PPBE des routes communales établi par chacune des communes (ou par l'EPCI qui la représente).

2) les PPBE des agglomérations

- PPBE relatifs aux agglomérations de plus de 100 000 habitants sont établis par les communes situées dans le périmètre de ces agglomérations ou, s'il en existe, par les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores : MPM, TPM, CAPAE, CCVG, CASSB (Bandol et Sanary-sur-Mer font partie de CASSB).

Le conseil général du Var a annoncé qu'il réaliserait conjointement le PPBE1 et le PPBE2.

Le temps moyen de production du projet de PPBE est estimé entre 5 à 8 mois après la collecte des données. La démarche de consultation du public est fixée réglementairement à 2 mois entiers.

Compte tenu du retard pris, il convient de ne pas attendre la production des cartes de bruit stratégique pour engager la démarche.

La DDTM doit être informée des différentes étapes et des sites internet dédiés (lien).

Tableau de suivi de l'état d'avancement des démarches relatives aux PPBE (échéance 1).

PPBE	ÉTAPE 1	ÉTAPE 2	ÉTAPE 3			ÉTAPE 4	ÉTAPE 5
	identification des zones bruyantes	définition des mesures de réduction	projet de PPBE	consultation du public	approbation du PPBE publication	mise en œuvre des actions	évaluation du PPBE Bilan
INFRASTRUCTURES							
Réseau routier national (autoroutes)	X	X	X	X	23 mai 2011		
Routes départ.	sera réalisé en même temps que le PPBE2						
Routes communales							
VC1 La Valette-du-Var	Données intégrées dans PPBE agglomération de TPM						
VC2 à VC19 Toulon							
VC20 à VC26 La Seyne-sur-Mer							
Réseau ferré	Non concerné pour la 1ère échéance						
EPCI							
TPM	X	X	X	X	Automne 2014		
MPM	X	X	X	X	28 juin 2010	En cours	
CAPAE	X				Mai 2012		
CCVG	X	X	X	X	Avril 2012 Belgentier, Solliès-Toucas, Solliès-Ville, Solliès-Pont La Farlède		
CCSSB	X	X	X	X	28 nov 2011		
SANARY/MER	X	X	X	X	28 nov 2011 Intégré dans PPBE de CCSSB		
BANDOL	X	X	X	X	28 nov 2011 Intégré dans PPBE de CCSSB		

Pour les PPBE liés aux infrastructures :

- Le PPBE RRN établi par le représentant de l'État est approuvé et publié.
- PPBE des routes départementales établi par le conseil général du Var doit être lancé.
- PPBE «relatifs aux infrastructures routières autres que celles mentionnées» établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures ; PPBE des routes communales établi par chacune des communes (ou par l'EPCI qui la représente) : La Valette-du-Var, Toulon, La Seyne-sur-Mer sont intégrées à TPM (11 Km de voiries concernées).

Pour les PPBE des agglomérations : les autorités compétentes et les communes doivent publier impérativement et mettre sur leur site internet. les plus avancées devraient finaliser leur PPBE.

- TPM indique que le projet de PPBE a été transmis à l'ensemble des communes pour accord. Toutes les communes n'ont pas donné de réponse sauf Ollioules.
- CCSSB : les cartes réalisées ont été présentées aux différentes communes. La validation devrait intervenir lors du prochain conseil et DCM des communes attendues.

La DDTM doit être informée des différentes étapes et des sites internet dédiés (lien).

Tour de table État d'avancement des cartes de bruit stratégiques (échéance 2) Interventions des autorités compétentes en matière de CBS

Pour mémoire, l'élaboration des cartes de bruit stratégiques de la 2ème échéance concerne :

- les agglomérations > 100 000 habitants
- les grandes infrastructures de transports terrestres (ITT) dont le réseau routier > 3 Mvéh/an (8 200 véh/jour) et le réseau ferré > 30 000 passages train/an (82 trains/jour). La base de travail s'effectuera sur le trafic moyen journalier annuel de 2011.

Pour les CBS de compétence État, à savoir les infrastructures de transports terrestres (ITT), il s'agit de cartographier (estimation) :

- autoroutes concédées (180 Km)
- autoroutes non concédées (20 Km) - non concernées car seuil non atteint
- routes départementales (812 Km)
- voies communales (80 Km)
- voies ferrées (60 Km)

Le BE Bureau Veritas mandaté par la DDTM a intégré les données « trafic » existantes et nouvelles suite à consultation des gestionnaires et des communes.

La DDTM élabore les CBS : les arrêtés préfectoraux sont pris au fur et à mesure de l'état d'avancement des études.

Les autorités compétentes en matière de PPBE attendent ces éléments.

Ce tableau récapitule les différentes étapes d'élaboration des cartes de bruit stratégiques engagées par les autorités compétentes et l'avancement de la procédure.

CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES	ÉTAPE 1 mise en place de la démarche	ÉTAPE 2 recueil de données	ÉTAPE 3 production des cartes	ÉTAPE 4 publication
INFRASTRUCTURES				
autoroutes concédées (A8, A50 et A57)	X	X	X	02 mars 2015
autoroutes non concédées (A50, A57 et A570)	nc	nc	nc	nc
routes départementales	X	X	X	16 déc 2014
routes communales	X	X	X	mi-2015
réseau ferré	X	X	X	27 fév 2015
EPCI				
TPM	X	X		2016
MPM	X	X		Fin 2015
CAPAE*	X	X		
CASSB**	X			
CCVG	X			

Agglomération de Toulon Provence Méditerranée (TPM)

Communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole (MPM)

Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile (CAPAE* est concernée par la commune de Saint-Zacharie dans le Var).

Communauté de communes de la vallée du Gapeau (CCVG)

Communauté d'agglomération Sud-Sainte Baume (CASSB**) (y compris Sanary-sur-Mer et Bandol depuis début 2011)

La DDTM doit être informée des différentes étapes et des sites internet dédiés (lien).

Tour de table
Suivi des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (échéance 2)
pour le compte du Préfet du Var
Interventions
des autorités compétentes en matière de PPBE

La DDTM du Var est chargée de suivre l'ensemble des PPBE pour le compte du Préfet du Var.

L'objectif des PPBE consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones dites « calmes ». Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et de définir celles prévues pour les prochaines années.

Les PPBE sont finalement des documents d'orientation. Ils constituent en quelque sorte les « volets bruit » de projets d'aménagement et de développement durable (PADD de SCOT, PAC des PLU, ...).

Tableau de suivi de l'état d'avancement des démarches relatives aux PPBE (échéance 2).

PPBE	ÉTAPE 1	ÉTAPE 2	ÉTAPE 3			ÉTAPE 4	ÉTAPE 5
	identification des zones bruyantes	définition des mesures de réduction	projet de PPBE	consultation du public	approbation du PPBE publication	mise en œuvre des actions	évaluation du PPBE Bilan
INFRASTRUCTURES							
Réseau routier national (autoroutes)	X	X	X	15 juin au 17 août 2015	Sept 2015		
Routes départ.	Réalisation à programmer des PPBE1 et PPBE2						
Routes communales							
58 itinéraires	Données à intégrer dans PPBE agglomération						
Réseau ferré	concerné pour la 2ème échéance						
EPCI							
TPM	X				2016		
MPM	X	En cours			Fin 2015		
CAPAE	x						
CASSB	X						
CCVG	X						

Agglomération de Toulon Provence Méditerranée (TPM)
 Communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole (MPM)
 Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Etoile (CAPAE* est concernée par la commune de Saint-Zacharie dans le Var).
 Communauté de communes de la vallée du Gapeau (CCVG)
 Communauté d'agglomération Sud-Sainte Baume (CASSB**) (y compris Sanary-sur-Mer et Bandol depuis début 2011)

La DDTM doit être informée des différentes étapes et des sites internet dédiés (lien).

Présentation
du PPBE (échéance 2) du réseau routier national pour les autoroutes concédées
proposé par ESCOTA
Samuel MAURICE - Chef du Service Acoustique et Foncier - réseau ESCOTA

La société ESCOTA est l'exploitant/gestionnaire des autoroutes concédées du Var. La concession lui est attribuée par l'État sur les autoroutes A8, A50 et A57.

Linéaire réseau autoroutier concédé 177,6 km => 38 communes

ESCOTA est en charge de l'étude technique du **projet de PPBE2 RRN Ac**. Elle a fait appel au bureau d'études SolData Acoustic Agence MARSEILLE pour réaliser les études.

Démarches et méthodologies - Les Points Noirs Bruit (PNB) doivent réunir simultanément :

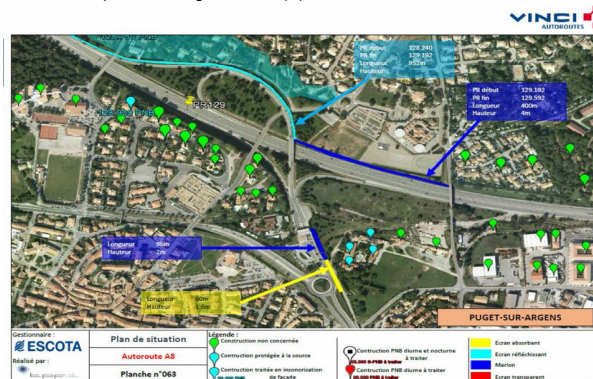
- le critère d'antériorité : constructions à usage d'habitation antérieures à 1978 (habitation) / établissement scolaire, de soin, de santé antérieurs à 1999

- le critère de seuil de gêne sonore :

Leq 6h / 22h : supérieur ou égal à 70 dB(A)

Leq 22h / 6h : supérieur ou égal à 65 dB(A)

Lden 6h / 18 h – 18h / 22 h – 22 h / 6 h : supérieur ou égal à 68 dB(A)



Bilan du PPBE 1ère échéance et protections réalisées

278 protections individuelles effectuées

5 746 ml écrans/merlons pour protéger 322 bâtiments (un écran réduit le bruit ; il ne le supprime pas)

36 km de nouvelles chaussées

Propositions d'actions (sous réserve des dispositions des contrats de plan)

les actions à la source, de type renouvellement de revêtement

les actions sur le chemin de propagation, de type écran ou butte de terre

les actions sur les récepteurs : isolation acoustique des bâtiments

les actions de communication et sensibilisation, et de partenariat avec les acteurs locaux, pour une meilleure maîtrise de l'urbanisation et des activités au bord de l'infrastructure autoroutière

vérifier les performances acoustiques des écrans déjà réalisés

mener des campagnes acoustiques pour vérifier la performance des revêtements de chaussées

recueillir les demandes des riverains dont les bâtiments qualifiés de PNB ont été traités ou qui rempliraient les critères d'un PNB, et adresser des propositions d'intervention à l'Etat concédant

poursuivre ses échanges avec les collectivités locales en vue des partenariats pour la réalisation de dispositifs de protection à la source ou de dispositifs de protection individuelle

Actions en cours dans le département du Var – Contrat de plan 2012-2016

Traitement de 4 PNB

Partenariat écrans acoustiques (400 m) Le Luc-en-Provence en cours d'exécution

Propositions pour le contrat de plan 2017-2021

Développer les partenariats avec les communes pour des protections à la source ou des isolations individuelles

Traiter l'ensemble des PNB non traités dans le Var : 203 PNB et 22 super PNB, soit 217 PNB au total

La mise à disposition du PPBE2 RRN Ac s'effectue du 15 juin au 17 août 2015.

L'approbation devrait intervenir avant l'automne 2015.

**Révision du classement sonore des voies bruyantes (CSVB)
Avancement de la procédure engagée par le Préfet du Var
Intervention de
Sylvie FANTIN - responsable du pôle environnement et cadre de vie- DDTM83/SEF/PECV**

A la demande du Préfet et des gestionnaires de voies, la DDTM83 a lancé en 2010-2011 la procédure de révision du classement sonore des voies bruyantes (CSVB). Cette adaptation a mobilisé l'AMO du CETE Méditerranée jusqu'à la fin 2013 et le bureau d'études mandaté, Bureau Veritas jusqu'en 2015.

Procédure réglementaire

Dans chaque département, le préfet est chargé de **recenser et classer** les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques acoustiques et du trafic. Les gestionnaires de voies sont sollicités à différentes étapes.

Sur la base de ce recensement, il détermine, **après consultation des communes**, les secteurs affectés par le bruit au voisinage de ces infrastructures, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte et les prescriptions techniques à appliquer lors de la construction d'un bâtiment afin d'atténuer l'exposition à ces nuisances. Les observations sont étudiées avant de proposer au Préfet l'arrêté de classement. Le préfet prend un arrêté de classement qui comporte les secteurs affectés par le bruit, les niveaux sonores à prendre en compte par les constructeurs et les isollements de façade à mettre en œuvre.

Les infrastructures de transports terrestres concernées sont :

- autoroutes non concédées
- autoroutes concédées
- routes départementales
- voies communales
- voies ferrées
- TCSP (non concerné pour l'instant)

et plus précisément :

- les ITT existantes à la date du recensement
- les projets d'ITT qui à cette date ont fait l'objet d'ouverture d'une enquête publique ou d'une inscription en emplacement réservé dans document d'urbanisme
- et qui respectent les seuils de trafic à un horizon à terme
 - Routes > 5 000 véh/j
 - Voies ferrées > 50 trains/j (RFF)
 - TCSP > 100 véh/j

Les arrêtés préfectoraux pris en 2000 et 2001 étant obsolètes : le CSVB doit être révisé pour tenir compte :

- Voies existantes déjà recensées : vérification classement, proposition (maintien classement ou modification à la hausse ou à la baisse à justifier)
- Voies en fonction non recensées : définir catégorie
- Projet avancé : annoncé possibilité classement
- Voies projetées

L'état d'avancement de la procédure de CSVB

les procédures terminées : CSVB Ac et Anc, CSVB RD (téléchargement sur www.var.gouv.fr)

les procédures en cours : modalités des consultations pour les CSVB des voies communales, lancement de la procédure pour les voies ferrées dès réception des données

Modalités d'intégration de la révision du classement sonore dans les PLU :

obligations réglementaires : annexes et report graphique au document d'urbanisme
modalités de mise en forme
remontées des difficultés à la DDTM du Var

**RAPPEL des principaux textes réglementaires
Classement sonore des voies bruyantes**

la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment son article 13 ;

le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R.111-4-1 ;
le code de l'urbanisme, et notamment ses articles R.111-1, R.111-3-1, R.123-19, R.123-24, R.311-10-2, R.410-13 ;

le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres ;

le décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;

arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ;

arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation et aux modalités d'application de la réglementation acoustique ;

arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;

arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

■ Détermination des secteurs affectés par le bruit pour chaque catégorie

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

Le report du classement sonore des voies bruyantes dans le document d'urbanisme
Intervention de
Sylvie FANTIN - responsable du pôle environnement et cadre de vie- DDTM83/SEF/PECV

En application du code de la construction et de l'habitation, les conséquences du classement sonore imposent des performances d'isolation acoustique minimales à respecter pour les nouveaux bâtiments prévus le long de la voie classée.

En application du code de l'urbanisme, le classement sonore des voies bruyantes dans les documents d'urbanisme est obligatoirement :

- annexé
- reporté

Art. R.571-10

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les POS des communes concernées.

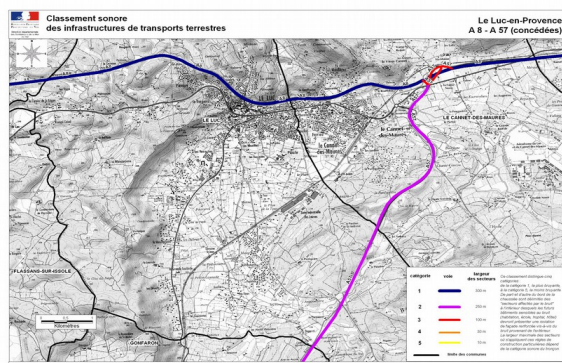
Article R.123-13 al.13°

Les annexes indiquent, à titre d'information, sur un ou plusieurs documents graphiques, s'il y a lieu, le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées.

Article R.123-14 al.5°

Les annexes comprennent à titre informatif également :

D'une part, les prescriptions d'isolement acoustique édictées, en application des articles L. 571-9 et L. 571-10 du code de l'environnement, dans les secteurs qui, situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, sont affectés par le bruit et, d'autre part, la référence des arrêtés préfectoraux correspondants et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés ;



Ne pas confondre :

L.111-1-4 du CU = axe de la voie

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.






CSV = bord extérieur

- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche
- pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Exemple 1 Le respect des codes couleurs

B.4 Pour les cartes de classement des voies, la représentation des niveaux sonores est limitée à celle de la catégorie de l'infrastructure

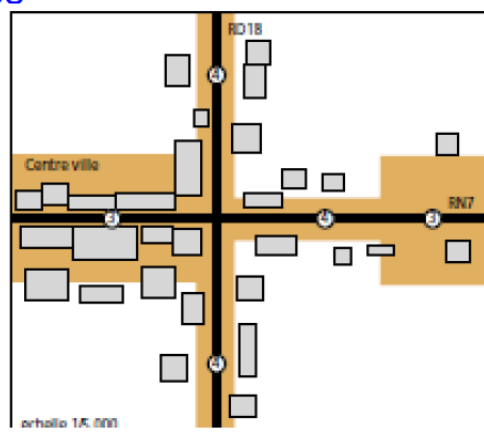
Tableau B.3 — Code de couleurs pour la représentation des niveaux sonores

Catégories de voies	Couleurs	catégorie	voie	largeur des secteurs
1	Violet foncé – code RVB : R 150-V 0-B 100	1		300 m
2	Violet lavande – code RVB : R 213-V 0-B 255	2		250 m
3	Rouge – code RVB : R 255-V 0-B 0	3		100 m
4	Orange – code RVB : R 255-V 170-B 0	4		30 m
5	Jaune – code RVB : R 255-V 255-B 0	5		10 m

Les catégories de voies sont précisées dans l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit (voir Bibliographie).

Exemple 2 de report graphique du classement sonore des voies bruyantes

Il est souhaitable pour faciliter la lecture de mentionner sur le document graphique la catégorie de l'infrastructure

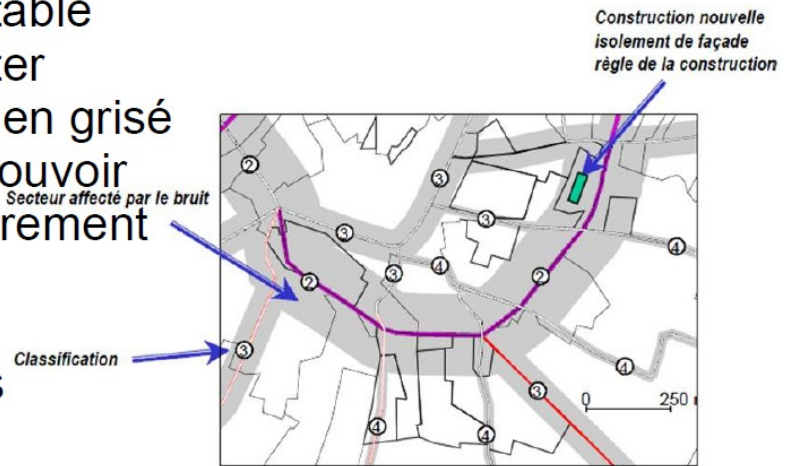


Infrastructure	Commune	Infrastructure	catégorie	secteur de nuisance*	type de tissu
RN7	Belleville	carrefour RD18	3	100 m	rue en U
RN7	Belleville	panneau d'agglo	4	30 m	ouvert
RN7	Belleville	limite commune	3	100 m	ouvert
RD18	Belleville	carrefour RD18	4	30 m	ouvert
RD18	Belleville	panneau d'agglo	4	30 m	ouvert

(*) largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie.

Exemple 3 de report graphique du classement sonore des voies bruyantes

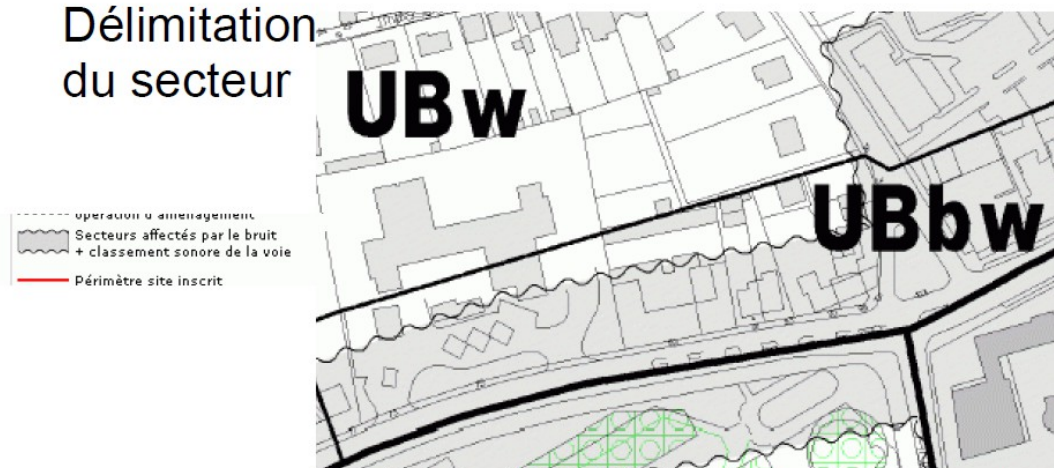
Il est souhaitable de représenter les secteurs en grisé de façon à pouvoir identifier clairement l'intérieur et l'extérieur des secteurs



Exemple d'une carte de classement sonore

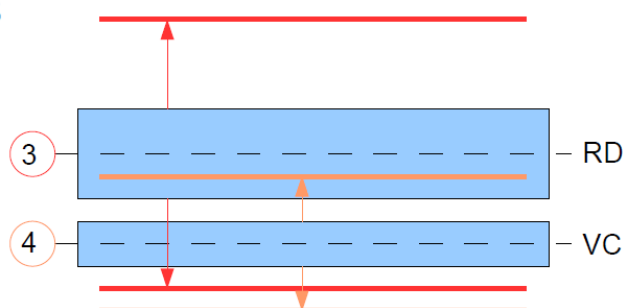
Exemple 4 de report graphique du classement sonore des voies bruyantes

Délimitation du secteur



Exemple 5 de report graphique du classement sonore des voies bruyantes

2 infrastructures routières se longeant mutuellement

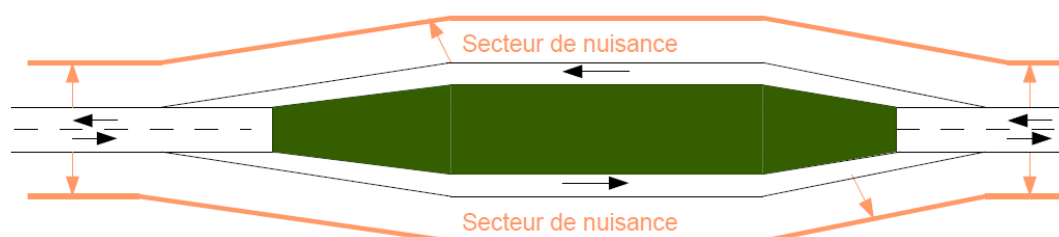


On ne cumule pas les classements

Le secteur affecté est compté à partir de chacun des bords extérieurs de chacune des 2 chaussées

Exemple 6 de report graphique du classement sonore des voies bruyantes

Cas d'une infrastructure routière à 2 sens de circulation qui se sépare en 2 chaussées séparées à sens unique



Le secteur affecté est compté à partir de chacun des bords extérieurs de chacune des 2 chaussées

Approbation/Publication et mise à disposition du public
Intervention de
Sylvie FANTIN - responsable du pôle environnement et cadre de vie- DDTM83/SEF/PECV

L'approbation est actée par :

- un arrêté préfectoral lorsque le Préfet est compétent
- par une délibération du Conseil lorsque l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou/et la commune sont compétents

Les CBS et PPBE agglomération doivent faire l'objet d'une délibération du Conseil EPCI et de chaque commune adhérente.

La publication s'effectue par les moyens suivants :

- recueil des actes administratifs pour le Préfet
- voie de presse (une ou deux parutions selon les cas)
- affichage pour les EPCI et les communes
- voie électronique (site WEB)

La mise à disposition du public

- consultation sur support papier dans des lieux désignés
- annexes des documents d'urbanisme consultable en Mairies des communes concernées
- site WEB notamment portail de l'Etat pour les documents de compétence Préfet et site des EPCI et des communes (possibilité de téléchargement)

Sur le site WEB du portail de l'Etat, il existe plusieurs rubriques dédiées au bruit, selon le type de procédure (CSV, CBS, PPBE, PEB) et le type de voie/réseau.

Sont disponibles tous les arrêtés préfectoraux, les rapports de présentation (tableaux de données et les cartes).

- site internet portail de l'État : www.var.gouv.fr

The screenshot displays the official website of the Prefecture of the Var. The header includes the French Republic logo and the text 'Les services de l'État dans le Var'. Below the header is a navigation bar with links for 'Services de l'État', 'Politiques publiques', 'Actualités', and 'Publications'. The main content area is titled 'Cartes de bruit stratégiques' and features a map of the Var region with a CBS logo overlaid. A sidebar on the left lists various noise-related topics like 'Observatoire du bruit', 'Lutter contre le bruit', and 'Cartes de bruit stratégiques - CBS'.

Les communes appartenant à un EPCI qui a la compétence Bruit doivent-elles publier les CBS et les PPBE agglomération ? OUI

- Si seul l'EPCI publie les CBS et les PPBE, la communauté européenne considère que la publication n'est pas effectuée.
- Les délibérations doivent être adressées à la DDTM ainsi que les documents constituant la publication.
- Les sites internet doivent comporter une rubrique bruit avec à minima la délibération et le résumé non technique.
- Il s'agit de documents informatifs et non réglementairement associés au document d'urbanisme. : mise en annexes.

Faut-il annexer au document d'urbanisme les cartes de bruit stratégiques et les plans produits par l'Etat ? OUI

- Il s'agit de documents informatifs et non réglementairement associés au document d'urbanisme.
- La notion de nuisances sonores est également à prendre en compte dans les PADD.

Faut-il annexer le classement des voies bruyantes au document d'urbanisme ? OUI

- L'article L.571-10 du code de l'environnement indique que les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées.
- L'article R.123-11 du code de l'urbanisme indique que les documents graphiques du règlement font, en outre, apparaître s'il y a lieu (alinéa b) Les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, de l'hygiène, de la protection contre les nuisances et de la préservation des ressources naturelles ou l'existence de risques naturels, tels qu'inondations, incendies de forêt, érosion, affaissements, éboulements, avalanches, ou de risques technologiques justifient que soient interdites ou soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols ;
- L'article R.123-13 du code de l'urbanisme notifie que les annexes indiquent, à titre d'information, sur un ou plusieurs documents graphiques, s'il y a lieu dans (son alinéa 13) que « Le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement ;
- Le report graphique est souvent source d'erreur, surtout si le calage en Lambert est faussé ou mal réalisé. Nous conseillons d'annexer les cartes produites par les services de l'État, téléchargeable sur le site internet de la DDTM du Var.

Qui fait les travaux identifiés dans les PPBE ?

- Les PPBE « comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits ». Ils « recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites » ... « sont dépassées ou risquent de l'être ».
- Un PPBE est un programme présenté aux citoyens pour traiter les zones identifiées par ordre de priorité et en fonction des enjeux et des moyens disponibles.
- En matière de mise en oeuvre des mesures, les textes n'ont pas créé de droit.
- Les autorités compétentes pour l'élaboration des PPBE ont compétence directe pour mettre en oeuvre une certaine partie des mesures envisageables. La mise en oeuvre des autres mesures envisageables fera l'objet de négociation avec les autorités qui en ont la compétence.

- Le gestionnaire de la voie : il peut réaliser des travaux de mise en protection (écran, merlon, revêtement, ...) sous certaines conditions ; une participation financière est souvent demandée aux communes et aux riverains (protection de façade). Les actions partenariales permettent d'aboutir sur des projets ambitieux. Chaque cas doit être étudié avec la plus grande prudence.
- La mise en place de mesures permettant de réduire le bruit identifié peut consister en des mesures organisationnelles, non techniques. Elles résultent bien souvent de concertation entre élus, responsables d'infrastructures (Etat, gestionnaire de transports, ...) et citoyens des villes.
- Ces actions sont bien souvent parties intégrantes des démarches stratégiques plus globales de planification urbaine et de prospective dont la réduction du bruit est une composante au même titre que la pollution de l'air, l'aménagement paysagé de la ville ou la sécurité.

Qu'est-ce que le principe d'antériorité ?

- Origine : 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 PNB des réseaux routier et ferroviaire nationaux.
- Modalités : l'arrêté du 6 octobre 1978, modifié par l'arrêté du 23 février 1983, préconise des isolements acoustiques pour les bâtiments s'implantant à proximité d'une infrastructure bruyante.
- Difficultés : retrouver des éléments dans les archives des permis de construire et/ou évaluer des dates de construction au regard de l'architecture et des rencontres avec les habitants.
- Nouvelle voie près de bâtiments existants : 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.
- Nouveau bâtiment près d'une voie 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.

Le principe d'antériorité constitue l'articulation entre ces deux logiques.

Quels sont les bâtiments sensibles considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité ?

- les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978,
- les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention des mesures suivantes, selon les cas : • publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, • mise à disposition du public de la décision ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure (PIG) dès lors que sont prévus les emplacements qui doivent être réservés dans le PLU, • mise en service de l'infrastructure, • publication des arrêtés préfectoraux portant classement de l'infrastructure.
- Les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).
- Pour les extensions ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Qu'est-ce que les actions multiples ?

- Un PPBE est une liste d'actions multiples qui peuvent, selon le cas, être mises en oeuvre de manière combinée. Le PPBE doit être conçu comme une démarche globale, la combinaison de certaines actions devant permettre de traiter un secteur donné afin d'obtenir le meilleur rapport coût/bénéfice.
- L'élaboration d'un PPBE adapté se complexifie encore lorsque l'on considère le cas de zones soumises à plusieurs sources de bruit de type différent, dans les secteurs dits en multi-exposition. Si les sources sont du même type (plusieurs sources routières par exemple), il est possible d'effectuer un simple cumul énergétique, mais lorsqu'elles présentent des caractéristiques temporelles et spectrales différentes (route + fer, aérien + route, par exemple), l'approche doit être plus prudente.

Qu'est-ce que la multi-exposition ?

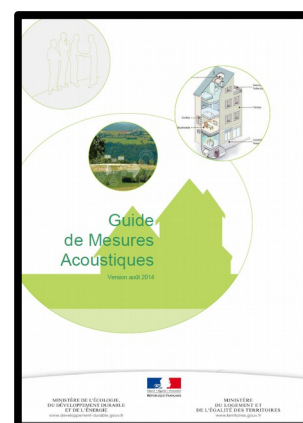
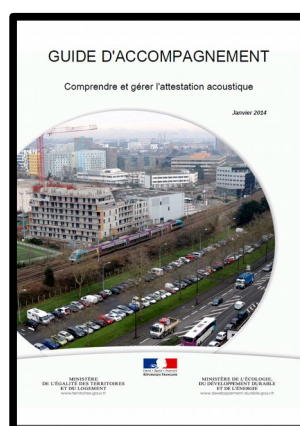
- La prise en compte de la multi-exposition doit être effective au moment de l'élaboration d'un PPBE sur les secteurs effectivement concernés par la superposition de plusieurs sources de bruit, mais la quantification de la gêne et donc des objectifs à instituer doivent faire appel aux spécificités de chaque source sonore.
- L'intérêt des PPBE est justement d'organiser la concertation et de trouver des solutions conjointes à l'ensemble des intervenants et décideurs, pour prévenir et réduire les nuisances sonores. L'autorité responsable de l'élaboration du PPBE devra s'assurer que les points critiques soient traités du mieux possible. Les problèmes essentiels sont ceux relevant de la diminution des zones multi-exposées.

Quelle est la durée d'une déclaration d'utilité publique (échangeur d'Ollioules) ?

- La DUP est valable 5 ans.
- Elle peut être renouvelée pour 5 ans supplémentaires, si nécessaire.

Documents de références

- guide du CERTU : méthodologie pour réaliser les cartes de bruit
- guide de l'ADEME/MEEDDAT : guide pour l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement à destination des collectivités locales
- fascicule des ministères MEEDDAT et SANTE/SPORT : le bruit de voisinage
- dépliant intitulé « Le bruit des transports terrestres » qui résume les différentes législations et leur application en téléchargement sur le site du MEDDE.
- affiche informative de l'ADEME dédiée aux collectivités territoriales
-



www.developpement-durable.gouv.fr/Acoustique,13397.html

Sites WEB

www.bruit.fr

www.certu.fr

www.var.gouv.fr rubrique environnement et article bruit

www.ademe.fr

www.developpement-durable.gouv.fr

www.developpement-durable.gouv.fr/Acoustique