



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DU VAR

Direction départementale
des territoires et de la mer
du Var

Service environnement et forêt

Toulon, le 19 avril 2010

Compte rendu du COMITE

Réunion plénière du Comité de suivi du Bruit
du mercredi 17 mars 2010

à la DDTM du Var

Point sur :

Finalisation des cartes de bruit
stratégiques (CBS) des EPCI et des
communes

Avancement des plans de prévention
du bruit dans l'environnement (PPBE)

Objet de la réunion du COMITE de SUIVI du BRUIT :

La 6ème réunion du Comité de suivi du Bruit, organisée par la DDTM, permet de suivre l'état d'avancement des cartes de bruit stratégiques (CBS) des EPCI/communes compétentes non encore publiées et d'engager activement la procédure des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). A titre d'exemple, la DDTM présente la démarche entreprise pour l'élaboration du PPBE du réseau routier national (RRN) et les premiers résultats. La présentation d'un PPBE du réseau ferré permet de mieux comprendre la prise en compte, parfois complexe, du bruit dans l'environnement. A noter que la communauté européenne a relancé la France pour la remontée des CBS et des PPBE dans les meilleurs délais ainsi que pour la mise à disposition du grand public de ces éléments par les autorités compétentes.

Intervenants : DDTM83 (+ Bureau Véritas), ADEME, RFF

Participants (voir détail dans « feuille de présence du 17 mars 2010 ») : ESCOTA, DREAL/UMO, DIRMED, conseil général, SANARY-SUR-MER, 39 communes, DDASS, TPM, Acouplus, ...
absents (*excusé) : CETE Méd*, CC Vallée du Gapeau*, CC Sud Sainte-Baume*, BANDOL, communauté urbaine MPM, CAAE, BAN,

A retenir :

Prochaine réunion plénière du Comité de suivi du Bruit : fin sept-début octobre 2010

PJ : liste contacts / feuille de présence du 17 mars 2010
ordre du jour / sigles et abréviations
fascicule MEEDDM
liste des 39 communes concernées par le PPBE RRN
Copie à : participants et invités non présents

DDTM83/SEF/ENV&CV - 244, avenue de l'Infanterie de Marine BP 501
83041 Toulon cedex 9
téléphone 04 94 46 83 83 – fax 04 94 46 32 50
DDEA-Var@equipement-agriculture.gouv.fr

Dans le cadre de la nouvelle organisation, le Préfet du Var a désigné la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) pour poursuivre le pilotage de la mission Bruit auprès des acteurs (autorités compétentes, communes, gestionnaires, organismes, ...) et s'assurer de la production des cartes de bruit stratégiques (CBS) et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) dont ont la charge les autorités compétentes afin de répondre aux obligations réglementaires fixées par la communauté européenne.

La DDTM doit aussi élaborer le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du réseau routier national (RRN) faisant suite aux cartes de bruit stratégiques déjà produites pour le réseau autoroutier. A ce titre, elle partage l'expérience acquise avec les autres autorités. Réseau Ferré de France illustre la thématique « PPBE » en faisant part des études et des travaux engagés ou programmés pour réduire les nuisances sonores sur son réseau.

Cette 6ème réunion du comité de suivi du Bruit avait pour objectifs de :

- faire un point sur la finalisation des CBS restant à produire par les EPCI/communes ainsi que sur les modalités de mise à disposition du public ;
- lancer la procédure des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ;
- présenter les premiers résultats du projet de PPBE RRN ;
- évoquer les cartes « dites des zones calmes » adressées pour avis aux 39 communes traversées par le réseau routier national ;
- informer les représentants des 39 communes de la démarche qui va suivre (consultations obligatoires/facultatives, mise à disposition du public, analyse et prise en compte des observations, rédaction du PPBE RRN et proposition d'arrêté d'approbation au Préfet du Var) ;
- apporter par l'exemple une vision élargie d'un processus de prise en compte des nuisances sonores avec l'exemple du PPBE du réseau ferré présenté par RFF ;
- évoquer les financements proposés par l'ADEME au bénéfice des collectivités.

RAPPEL des principaux textes réglementaires

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 .

**Informations du Ministère
de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (MEEDDM)
Interventions de
Sylvie FANTIN - responsable environnement – DDTM83/SEF/ENV&CV
Sophie MIRAILLET - chargée de mission bruit - CETE Méditerranée (excusée)**

Afin de permettre aux « nouveaux venus », à savoir les 39 communes traversées par une ou plusieurs voies autoroutières, de suivre avec les différents acteurs la démarche engagée sur les cartes de bruit stratégiques et les plans de prévention du bruit, un rappel succinct des différentes lois ainsi que leur articulation est proposé.

La loi « bruit » du 31 décembre 1992 et ses textes d'application visent notamment à limiter les nuisances sonores dues à la construction et à l'aménagement de routes et de voies ferrées nouvelles à proximité d'habitations existantes. Ces dispositions exigent aussi une insonorisation suffisante des bâtiments nouveaux construits à proximité de routes ou de voies ferrées existantes ou en projet.

Concernant les infrastructures existantes, la loi « bruit » oblige les Préfets à classer les voies de circulation terrestres existantes en fonction du trafic et de leurs caractéristiques sonores. Ce classement permet de fixer les règles de construction applicables aux zones exposées au bruit des transports terrestres : pour le maître d'ouvrage des bâtiments à construire, ces mesures se traduisent par l'obligation de respecter une valeur d'isolation minimale pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores.

Les arrêtés préfectoraux de classement des voies bruyantes de 2000 et 2001 toujours en vigueur doivent être réglementairement annexés au document d'urbanisme des communes.

En parallèle de ces actions de prévention, des opérations de "rattrapage" sont mises en œuvre afin de résorber les "points noirs du bruit des transports terrestres" ; ces zones très affectées par le bruit qui justifient un traitement en priorité.

Enfin, sous l'influence des directives européennes, la réglementation des émissions sonores des véhicules s'est traduite par une baisse significative des limites de bruit, tant pour le secteur routier que pour le secteur ferroviaire.

La directive européenne sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement du 25 juin 2002 vise à accroître les efforts pour lutter contre le bruit. Ce texte impose une mise en cartographie du bruit sur la base d'indicateurs comparables, et l'élaboration de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement au niveau local (PPBE). Ce texte propose également de nouvelles mesures, au premier rang desquelles figure la protection des zones calmes.

La DDTM du Var a rempli et transmis les tableaux de suivi de l'état d'avancement des procédures, y compris ceux évoquant désormais les PPBE, au MEEDDM le 25 septembre 2009.

La Direction générale de la prévention des risques a édité en novembre 2009 un dépliant intitulé « Le bruit des transports terrestres » qui résume les différentes législations et leur application. Ce document est distribué en séance.

**Tour de table
État d'avancement des cartes de bruit stratégiques
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	En cours		
CCVG	X	X	X	05 novembre 2009
CCSSB	X	En cours		
SANARY/MER	X	X	X	25 mai 2009
BANDOL	X	X	En cours	

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

Les obligations des autorités compétentes doivent être respectées et s'organiser au mieux :

- publication par arrêté ou délibération par l'autorité compétente des CBS
- transmission au Ministère des données et publications
- mise à disposition du grand public des CBS (support papier consultable au minimum et idéalement mise en ligne sur un site ou un SIG)

Même 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'urbanisme. En effet, les aménagements futurs ont des répercussions sur l'effet sonore ressenti ou perçu par les populations.

Des retards sont constatés dans la publication des cartes de bruit stratégiques des grandes agglomérations sur l'ensemble du territoire français. Seules 96 communes sur les 1314 concernées par la Directive ont aujourd'hui publié les documents alors que 275 n'ont pas encore engagé la démarche.

Dans le Var, les procédures engagées par l'ensemble des autorités compétentes arrivent à leur terme : les trois EPCI qui n'ont pas encore publié leurs cartes devraient le faire courant 2010.

**Tour de table
Suivi des PPBE 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 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, ...).

Pour mieux comprendre la démarche et savoir répondre aux multiples sollicitations, il convient de distinguer :

1) les PPBE liés aux infrastructures :

- PPBE RRN établi par le représentant de l'Etat. La DDTM du Var est chargée du pilotage général de la réalisation des PPBE des infrastructures autoroutières ; elle s'appuie sur le CETE Méditerranée durant les différentes étapes d'élaboration. Elle sollicite les gestionnaires/exploitants de ces infrastructures, à savoir la DREAL/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) : La Valette-du-Var, Toulon, La Seyne-sur-Mer.

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, CCSSB, Sanary-sur-Mer, Bandol.

Pour mémoire, les différentes étapes de réalisation du PPBE sont :

- Etape 1 : identification des zones de bruit
- Etape 2 : définition des mesures de réduction du bruit
- Etape 3 : établissement du PPBE
- Etape 4 : mise en œuvre du PPBE
- Etape 5 : évaluation et bilan du PPBE

Tableau de suivi de l'état d'avancement des démarches relatives aux PPBE.

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	mise en œuvre des actions	évaluation du PPBE Bilan
INFRASTRUCTURES							
Réseau routier national (autoroutes)	X	X	En cours				
Routes départementales	Fin 2010						
Routes communales							
VC1 La Valette-du-Var	?						
VC2 à VC19 Toulon	?						
VC20 à VC26 La Seyne-sur-Mer	?						
Réseau ferré	Non concerné pour la première échéance						
EPCI							
TPM	X	En cours					
MPM	X	X	En cours				
CAPAE							
CCVG	En cours						
CCSSB	En cours						
SANARY/MER	En cours						
BANDOL							

Certains EPCI/communes avaient établi un cahier des charges missionnant un bureau d'études pour les CBS et le PPBE ; d'autres ont préféré scinder la mission et relancer un appel d'offres. Il n'y a pas de règle établie en la matière.

Dans les deux cas, il est souligné la mise de fond importante à dégager dans les budgets des EPCI ou des communes pour répondre à cette obligation réglementaire.

Pour réaliser un PPBE, il faut attendre au minima la production des cartes de bruit stratégique pour engager la démarche ; cependant, il convient de s'atteler à la tâche dès réception des premières CBS produites sans attendre la totalité, au risque d'accumuler un retard considérable.

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. Les autorités compétentes les plus avancées devraient formaliser leur PPBE avant la fin 2010.

**Consultation des 39 communes concernées par le PPBE RRN
pour la cartographie des zones « dites calmes »
Intervention de
Sylvie FANTIN - responsable environnement – DDTM83/SEF/ENV&CV**

Dans sa démarche d'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du réseau routier national (RRN), la DDTM du Var a souhaité associer à la réflexion les 39 communes traversées par une ou plusieurs voies autoroutière, à savoir les autoroutes concédées (A8, A50 et A57) et les autoroutes non concédées (A50, A57 et A570). L'année dernière, elles avaient été sollicitées pour répondre à un questionnaire et ont reçu depuis le rapport contenant les résultats de cette enquête.

Ayant pris le parti d'intégrer dans son PPBE RRN une cartographie des zones « dites » calmes, la DDTM a consulté les communes le 16 février 2010 en leur adressant un courrier explicatif et une carte afférente à leur territoire. Il leur a été demandé d'apporter des éléments complémentaires à un premier recensement cartographique qu'il conviendrait d'intégrer au repérage de zones « dites calmes ».

La définition de zones « dites » calmes au sens de la Directive européenne : une zone « dite » calme est un espace extérieur remarquable intégrant divers critères : un niveau de bruit acceptable ou à ne pas dépasser, une notion de perception du bruit, des critères d'usage de la zone, de qualité de vie, etc.).

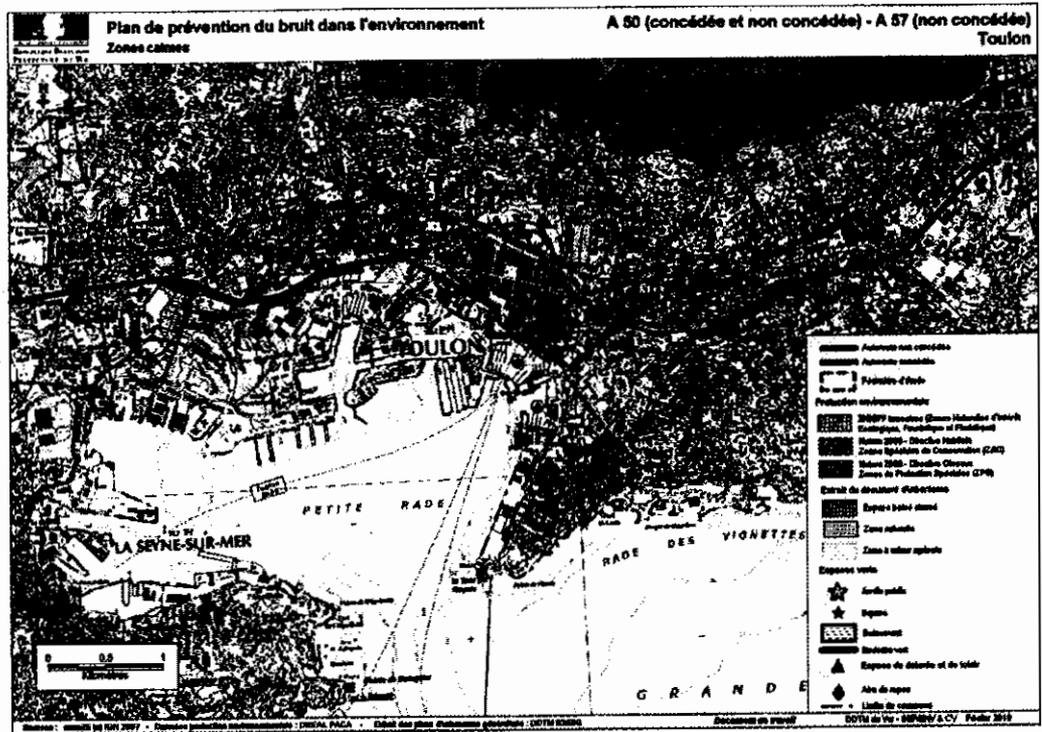
Plus que le niveau de bruit, la connaissance des particularités locales importe beaucoup : ainsi, une zone de détente qui serait soumise à un bruit autoroutier non négligeable peut être considérée comme zone calme s'il est décidé de la protéger ou de la préserver en tant que telle.

Plusieurs communes ont fait des propositions d'ajout ou de modifications qui seront intégrées. Cette notion a aussi interpellé les communes :

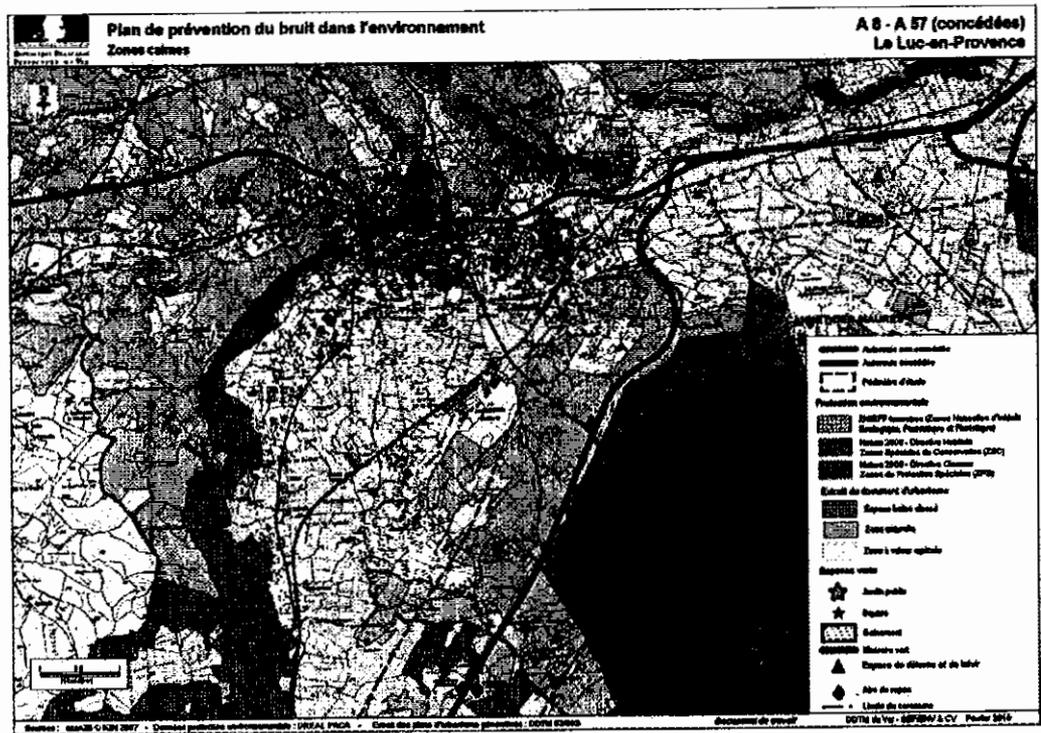
- **Quelle sera l'impact de ce recensement des zones calmes autour des autoroutes fait par l'Etat sur le POS/PLU ?** Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) donne des informations sur les points noirs, les zones sur lesquelles des dispositions doivent être prises et quelles sont les mesures à mettre en place. Dans la mesure où les actions prévues par le plan sont validées par les autorités chargées de les mettre en œuvre (État pour les autoroutes), la traduction éventuelle de prescriptions dans les documents d'urbanisme devrait être engagée naturellement par les collectivités.
- **Est-ce que ce recensement devra être repris dans les documents d'urbanisme ?** La carte de bruit stratégique est informative ; à l'exception de l'exigence d'informer la population, les textes ne créent pas de droit. Les PPBE sont des documents d'orientation. Ils constituent en quelque sorte les « volets bruit » de projets d'aménagement et de développement durable (PADD) de SCOT, de porter à connaissance (PAC) des PLU.
- **Est-ce que ce recensement va figer les aménagements envisagés le long des voies ?** La commune doit s'interroger en terme d'aménagement sur l'opportunité de créer un équipement ou des secteurs d'habitation proche d'une voie existante répertoriée comme bruyante. Cependant, pour toute nouvelle implantation bâtie, ce sont les règles de construction qui vont permettre de garantir un niveau sonore acceptable mais il faudra accepter le bruit extérieur produit par une infrastructure existante.
- **Faut-il préserver les zones identifiées comme calmes ?** L'intérêt de les recenser est de savoir qu'elles existent et qu'elles se matérialisent sous différentes formes (square, parcours de santé, ...). Elles garantissent aussi une certaine qualité de vie aux riverains.
- **Faut-il en créer d'autres ?** Il appartient aux communes d'avoir une réflexion globale sur leur territoire pour garantir un cadre de vie de qualité à ses habitants. La prise en compte des actions au niveau communal visant à réduire les nuisances sonores sont dans la logique du développement durable.

La représentation cartographique émise par la DDTM sur les 39 communes permet d'apprécier la notion de zones calmes et le recensement proche de l'autoroute qui en a été fait.

Exemple de Toulon



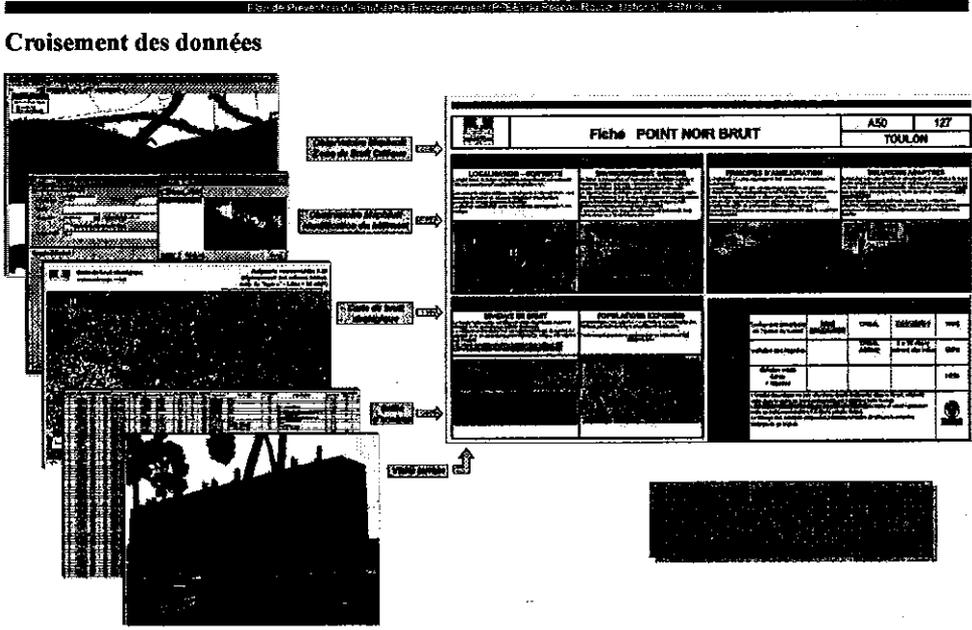
Exemple du Luc



Premiers résultats du projet de PPBE RRN
Intervention de
Sylvie FANTIN - responsable environnement – DDTM83/SEF/ENV&CV
complétée par bureau d'études mandaté
pour établir les fiches d'identification des points noirs bruit
Patrice ARNOULT – responsable acoustique - BUREAU VERITAS

- La DDTM du Var élabore actuellement le projet de PPBE RRN en s'appuyant sur :
- les cartes de bruit stratégiques déjà produites et publiées le 30 juillet 2008 pour les autoroutes concédées et le 04 septembre 2008 pour les autoroutes non concédées ;
 - l'analyse des données trafics et identification des zones bruyantes/points noirs bruit pour le réseau non concédé effectuées par le CETE Méditerranée, assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO),
 - l'identification des PNB, les résorptions des nuisances sonores déjà engagées et la poursuite de la programmation sur les 3 autoroutes concernées pour le Var (A8, A50 et A57) sur le réseau concédé entrepris par la société ESCOTA,
 - la définition des mesures de réduction du bruit sur le réseau non concédé dont a la charge la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement – Unité Maîtrise d'Ouvrage (DREAL/UMO) puisqu'elle suit tous les grands projets d'infrastructures de l'État (l'aménagement de l'A57, le second tube de la traversée souterraine de Toulon, ...),
 - la connaissance du terrain et l'expérience en matière d'études et de travaux en matière de protection phonique le long de l'autoroute non concédée, et particulièrement du tunnel de Toulon apportée par la DIRMED-Centre autoroutier de Toulon (CAT)

Le croisement des données récoltées permet d'établir des fiches d'identification par point noir bruit (PNB).



La réduction des mesures de bruit est prioritairement basée sur des protections à la source de type Écran acoustique (mur anti-bruit, merlon, ...) et éventuellement, en complément, de revêtement de sol (enrobés), et sur des interventions sur les façades exposées (isolation phonique seule ou couplée à du thermique, mais peut-être aussi isolation VMC, ...).

La difficulté réside dans l'analyse des meilleures protections et dans la fixation d'un coût de réalisation par PNB.

Il faudra ensuite hiérarchiser les actions à mettre en place car le montant des études et des travaux à engager est considérable : la programmation et les financements seront étalés dans le temps.

Les critères de priorité sont définis dans la directive et les circulaires :

Bâtiment dit sensible

habitation

bâtiment de santé, bâtiment d'enseignement

Antériorité du bâti

bâti construit avant la voie autoroutière (date du permis de construire)

Zone Urbaine Sensible

Typologie d'habitat

Niveau 1 : habitat collectif ou habitations groupées

Niveau 2 : habitat individuel isolé

L'objectif est de protéger un maximum de personnes actuellement exposés à de fort niveaux de bruit (valeurs limites supérieures à Lden 68 dB(A) ; valeurs limites supérieures à Ln 62 dB(A)).

Rappel sur l'antériorité :

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
 - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables
 - 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
 - 4° mise en service de l'infrastructure
 - 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- 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, foyer 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).

Dans le cadre de la démarche d'élaboration du PPBE, la directive européenne prévoit une période de consultation :

- consultation obligatoire de la Direction Général des Routes au Ministère de
- consultation obligatoire des gestionnaires/exploitants
- consultation facultative mais qui sera faite par la DDTM (39 communes, EPCI, d'organismes spécifiques)
- mise à disposition du grand public pendant 2 mois.

Calendrier PPBE RRN

1. identification des zones bruyantes (juin à sept 2009)
2. définition des mesures de bruit (sept 2009 à février 2010)
3. établissement du PPBE
 - avant-projet de PPBE (février à avril 2010)
 - concertation (mai – juin – juillet 2010)
 - présentation au Préfet (automne 2010) – publication (fin 2010)
4. mise en œuvre du PPBE (année 2011 et suivantes)
 - (actions = études ou/et travaux)
5. évaluation du PPBE (bilan) (2012)

**Présentation des possibilités de financement par l'ADEME
des actions PPBE
Intervention de
Emmanuel THIBIER – ingénieur acousticien - ADEME**

L'ADEME participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans plusieurs domaines, notamment la lutte contre le bruit.

L'ADEME inscrit les objectifs des aides pour la résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) des transports terrestres dans le cadre de ses missions fixées par le code de l'environnement (articles L. 131-3, R. 131-2 et R. 131-3).

Venant renforcer les mesures de protection engagées par le MEEDDM, l'ADEME offre un système d'aides pour le traitement des points noirs bruit des infrastructures de transports terrestres (ITT). Les autorisations d'engagement pour 2009 ont été de l'ordre de 40 M d'euros.

L'ADEME pourrait prendre en charge 80% du coût des études et des travaux envisagés par les gestionnaires de l'infrastructure. Sont éligibles à l'aide financière, les opérations de résorption des points noirs du bruit, consistant à traiter le bruit à la source à réaliser des traitements acoustiques des façades des bâtiments sensibles ou combinant ces deux techniques, ainsi que les études préalables, les prestations de maîtrise d'œuvre et de contrôles acoustiques réalisés à l'issue des travaux. Les bénéficiaires des aides sont les maîtres d'ouvrages des ITT, à savoir les collectivités locales pour le réseau routier, RFF pour le réseau ferroviaire et l'État (sous certaines conditions).

Le dossier déposé devra correspondre à une grande zone identifiée dont les travaux de structures ou de façades permettront d'améliorer les conditions de vie de nombreuses personnes. Les services de la DDTM seront largement associés à l'instruction de ces dossiers et en vérifieront l'opportunité avec les gestionnaires de voies. Ce dossier sera traité par l'ADEME et présenté à la Commission Nationale des Aides.

L'ADEME met à disposition sur son site internet www.ademe.fr

- le descriptif complet du dispositif ainsi qu'un cahier des charges précisant aux maîtres d'ouvrages des opérations de travaux de résorption des points noirs du bruit (PNB) d'infrastructures de transports terrestres, les éléments constitutifs du dossier de demande d'aides.
- Le guide méthodologique du PPBE pour les agglomérations élaboré en collaboration avec le MEEDDM.

Réseau Ferré de France
expérience partagée sur un PPBE du réseau ferroviaire
Intervention de
Sandrine RABASEDA – direction régionale Provence Côte d'Azur de RFF

Réseau Ferré de France exploite, modernise et développe plus de 29 000 kilomètres de lignes avec pour objectif prioritaire de mettre à disposition un réseau de qualité de manière éco-durable et d'engager des projets respectueux de l'environnement et des territoires.

En tant qu'exploitant d'une infrastructure terrestre de transport, RFF participe à l'élaboration des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement en transmettant, sur demande, les données ferroviaires (circulation, signature acoustique, infrastructure) nécessaires à l'établissement de ces documents.

RFF met notamment à disposition :

- les actions menées depuis 10 ans : rappel des évolutions du ferroviaire durant les 10 dernières années (longs rails soudés, traverse en béton, meulage régulier des voies) ;
- les actions à mener dans les 5 ans : mises en œuvre de mesures (traitement acoustique des ponts métalliques par exemple), identification des protections dans le cadre de projets et priorité aux points noirs bruit.

Des partenariats sont mis en place avec l'ADEME notamment (66,7 millions d'euros sur 3 ans). RRF a établi un contrat de performance en espérant résorber 2500 PNB entre 2009 et 2012.

Une estimation en cours d'affinage permet de faire un premier diagnostic sur le département du Var :

- environ 880 points noirs bruit ferroviaires ont été recensés
- dont 4 bâtiments d'enseignements et 2 bâtiments à caractère social
- plus de 10 000 personnes seraient potentiellement exposées au bruit ferroviaire.

Qu'est ce qu'un point noir bruit (PNB) ?

- Pour le bruit routier, un « point noir » bruit est un bâtiment d'habitation, de santé, de soins, d'enseignement ou d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale,...), qui est en particulier localisé dans une zone de bruit critique, vérifiant d'une part un critère acoustique et d'autre part un critère d'antériorité par rapport à l'infrastructure concernée.
- Le critère acoustique est vérifié lorsque le bâtiment est situé dans une zone où le bruit est dit critique, c'est-à-dire que l'indicateur acoustique LAeq , évalué en façade des bâtiments, atteint ou dépasse 70 dB(A) en période de jour et/ou 65 dB(A) en période de nuit. De façon identique, il s'agit d'un dépassement des valeurs limites Lden 68 dB(A) et Ln 62 dB(A).
- Le critère d'antériorité est satisfait pour un bâtiment d'habitation si sa date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ou antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 concernant les infrastructures du réseau routier national (publication de l'acte décidant l'ouverture de l'enquête publique sur le projet d'infrastructure, mise en service de l'infrastructure,...).
- Dans le cas d'établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, la date d'autorisation de construire doit être antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté les concernant, pris en application du deuxième alinéa de l'article R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation.

Quels sont les objectifs d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ?

- 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 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, ...).

Quand les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) seront-ils publiés ?

- La Directive européenne mentionnait une 1ère échéance en juin 2008 et 2ème échéance en 2013 pour la publication des PPBE, soit un an après la publication des CBS.
- Le retard constaté est dû à la sortie tardive de la transcription en droit français de la directive européenne (lois, décrets et circulaires) mais aussi au temps de réalisation des cartes de bruit stratégiques ; les CBS étant un des supports permettant la réalisation des PPBE.
- Les PPBE des infrastructures (autoroutes, routes départementales, voies communales) devraient, en toute logique, être établis avant afin qu'ils soient pris en compte dans les PPBE des agglomérations.
- La production d'un PPBE est estimée à 8 mois au minimum. Après la mise à disposition du public durant 2 mois, la lecture des registres d'enquête et des avis sollicités peut révéler des situations qui nécessitent d'examiner à nouveau certains points ou actions, voire à étudier de nouvelles propositions si elles s'avèrent sérieuses. Le PPBE est ensuite arrêté par l'autorité compétente.

Quand les actions des PPBE seront elles effectives ?

- Après publication du PPBE, et donc validation du contenu par l'autorité compétente, il convient de préparer un diagnostic complet de chaque action hiérarchisée,
- de définir sa programmation à court-moyen-long terme,
- et de trouver les financements (partenariat, montage de cahiers des charges, ...).

Quelles sont les possibilités de financements des études et des travaux liés aux plans d'actions définis dans les PPBE des infrastructures terrestres ?

- Pour les études/travaux d'infrastructures et intervention à la source, c'est le gestionnaire de la voie qui prendra en charge les améliorations. Il est fait obligation au gestionnaire d'identifier les zones de superposition de compétence.
- Pour les travaux sur les bâtiments, il convient de se reporter à la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres. Les actions sont réalisées sous maîtrise d'ouvrage des propriétaires des bâtiments concernés. Les travaux sont subventionnés à hauteur de 80% à 100%
- Il est aussi envisagé des partenariats et montages financiers (Anah, ADEME, autres).

Combien de temps pour réaliser un PPBE ?

- La première étape consiste à effectuer un diagnostic et une synthèse des résultats précédemment obtenus en y intégrant les éléments résultant des cartes de bruit. Chaque gestionnaire doit engager dès à présent cette phase de travail.
- Le temps de réalisation estimé : entre 8 à 10 mois après collecte des données.
- La démarche de consultation du public prend 2 mois entiers.

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 MEEDDM.

Sites WEB

www.bruit.fr

www.certu.fr

www.var.equipement-agriculture.gouv.fr

www.ademe.fr

www.developpement-durable.gouv.fr

Toulon, le 19 AVR. 2010

Le chef du service environnement et forêt



Walter DEPETRIS