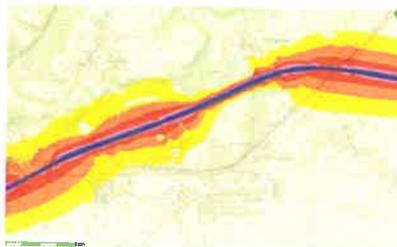


# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de l'État dans le HAUT-RHIN

## PPBE

3<sup>ème</sup> échéance 2018-2023



**Directive n°2002/49/CE**  
relative à l'évaluation et à la gestion  
du bruit dans l'environnement

# Rédaction du PPBE des infrastructures routière et ferroviaire de l'État (3<sup>ème</sup> échéance) dans le département du Haut-Rhin

Le groupe de travail chargé de la rédaction du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières et ferroviaires de l'État dans le Haut-Rhin a été piloté par M. Raphaël BAUCHE , chef du bureau Gestion de Crise, Circulation, Réglementation, Bruit, Publicité et Mme Odile PREVOT, chargée de mission bruit, de la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin (DDT) avec l'assistance de M. Frédéric BICKEL du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

Ont plus particulièrement participé à la rédaction de ce PPBE :

- Mme Karine TOURRET de la société concessionnaire APRR
- M. Michaël GRAN de SNCF Réseau, direction territoriale Grand Est
- M. Christophe DOUCET de la DIR Est/ District de Mulhouse.

# Sommaire

1.	Résumé non technique.....	5
2.	Le bruit et la santé.....	6
2.1.	Quelques généralités sur le bruit.....	6
2.1.1.	Le son.....	6
2.1.2.	Le bruit.....	7
2.1.3.	Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement.....	9
2.2.	Les effets du bruit sur la santé.....	10
3.	Le cadre réglementaire européen et le contexte du PPBE de l'État dans le Haut-Rhin.....	16
3.1.	Cadre réglementaire du PPBE.....	16
	Cadre réglementaire général : sources de bruit concernées et autorités compétentes.....	16
3.2.	Infrastructures concernées par le PPBE de l'État.....	18
3.3.	Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État.....	24
3.3.1.	Organisation de la démarche.....	24
3.3.2.	Cinq grandes étapes pour l'élaboration.....	24
3.4.	Principaux résultats du diagnostic.....	25
4.	Objectifs en matière de réduction du bruit.....	33
5.	Prise en compte des « zones de calme ».....	35
6.	Bilans des actions dans le cadre du précédent PPBE.....	36
6.1.	Mesures préventives menées dans le cadre du précédent PPBE.....	36
6.1.1.	Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles.....	36
6.1.2.	Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies.....	37
6.1.3.	Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux.....	40
6.1.4.	Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs du bruit.....	40
6.1.5.	Mesures de prévention mise en œuvre par APRR.....	41
6.1.6.	Mesures de prévention mise en œuvre sur le réseau routier national non concédé.....	42
6.1.7.	Mesures de prévention mise en œuvre par SNCF réseau.....	42
6.2.	Actions curatives menées dans le cadre du précédent PPBE.....	43
6.2.1.	Réseau routier concédé.....	43
6.2.2.	Réseau routier non concédé.....	43
6.2.3.	Réseau ferroviaire.....	44
7.	Programme d'actions de réduction des nuisances.....	45
7.1.	Mesures préventives.....	45
7.1.1.	Mesures globales.....	45
7.1.1.1.	Mise à jour du classement sonore des voies et démarche associée.....	45
7.1.1.2.	Mesures en matière d'urbanisme.....	46
7.1.1.3.	Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux.....	47
7.1.2.	Sur le réseau routier.....	47
7.1.3.	Sur le réseau ferroviaire.....	48
7.2.	Mesures curatives.....	52

7.2.1.	Mesures curatives sur le réseau routier.....	<u>52</u>
7.2.2.	Mesures curatives sur le réseau ferroviaire.....	<u>55</u>
7.3.	Justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	<u>55</u>
8.	Bilan de la consultation du public	<u>56</u>
8.1.	Modalités de la consultation	<u>56</u>
8.2.	Remarques du public.....	<u>56</u>
8.3.	Réponses des gestionnaires aux observations.....	<u>56</u>
8.4.	Prise en compte dans le PPBE de l'État.....	<u>56</u>
9.	Glossaire	<u>57</u>

# 1 Résumé non technique

La directive européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

L'ambition de cette directive est de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositifs de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mis en place. L'enjeu du PPBE élaboré par le préfet du Haut-Rhin concernant le réseau routier et ferroviaire, établi à partir de plans d'actions existants ou projetés, est d'assurer une cohérence des actions des gestionnaires concernés sur le département du Haut-Rhin.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, le préfet du Haut-Rhin dispose des cartes de bruit arrêtées le 21 décembre 2018 et disponibles sur le site Internet des services de l'État :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Routes-et-voies-ferrees/Cartes-de-bruit>

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 5 ans par les gestionnaires du réseau national et ferroviaire précités dans le cadre du précédent PPBE.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'améliorer l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2018 – 2023. À cette fin, les maîtres d'ouvrages des grandes infrastructures de l'État ont présenté le programme des actions prévues entre 2018 et 2023.À

À l'instar de la seconde échéance, les infrastructures concernées par la troisième échéance sont :

- les voies routières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an, soit 8200 véhicules par jour ;
- les voies ferrées dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train par an, soit 82 par jour.

**Sur le réseau autoroutier géré par la société APRR**, la société prévoit la révision des cartographies acoustiques sur l'ensemble du réseau selon la nouvelle méthodologie européenne CNOSSOS ainsi que le renouvellement des couches de roulement de certaines sections selon un calendrier non précisé.

**Sur le réseau routier géré par la DIR Est**, le renouvellement des couches de roulement selon un programme pluriannuel est assuré avec un matériau utilisé classé en modéré dans la catégorie des bruits. Par ailleurs, il est envisagé, selon les disponibilités financières, la construction en 2020 d'un écran de protection phonique sur 650 m de long en rive nord de l'A36 au niveau de la commune de Lutterbach. La réfection de l'écran de protection à Houssen sur la RN83 est également envisagée sous réserve de disponibilité des crédits.

**Sur le réseau ferroviaire**, SNCF réseau prévoit les actions suivantes sur son réseau :

- **Ligne 115 000** : renouvellement de 37 appareils de voie entre 2019 et 2023 avec Renouvellement Voie Ballast (RVB) des voies à quai à Colmar et Mulhouse en 2021.
- **Ligne 1000** : 2022 : RVB des voies bis à Altkirch et 2 renouvellements d'appareils de voie à Altkirch.

**L'État prévoit** la révision du classement sonore des voies en 2020.

Le projet de PPBE a été élaboré en concertation avec les gestionnaires de réseaux et présenté à la réunion du comité technique départemental bruit du 8 juillet 2019.

Il a été mis en consultation du public du 19 août 2019 au 19 octobre 2019

Le PPBE a été approuvé par le préfet le 11 décembre 2019 et est publié sur le site internet des services de l'État à l'adresse suivante :

*<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transports/Routes-et-voies-ferrees>*

## 2 Le bruit et la santé

### 2.1 Quelques généralités sur le bruit

(Sources : <http://www.bruitparif.fr> , <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.anses.fr> )

#### 2.1.1 Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée :

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 µPascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

Perception	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB(A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée L <sub>Aeq</sub> (niveau équivalent moyen)



## 2.1.2 Le bruit

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique, mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique (*qui relève donc de la physique*) produisant une sensation (*dont l'étude concerne la physiologie*) généralement considéré comme désagréable ou gênante (*notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie*) »

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB) .

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ).

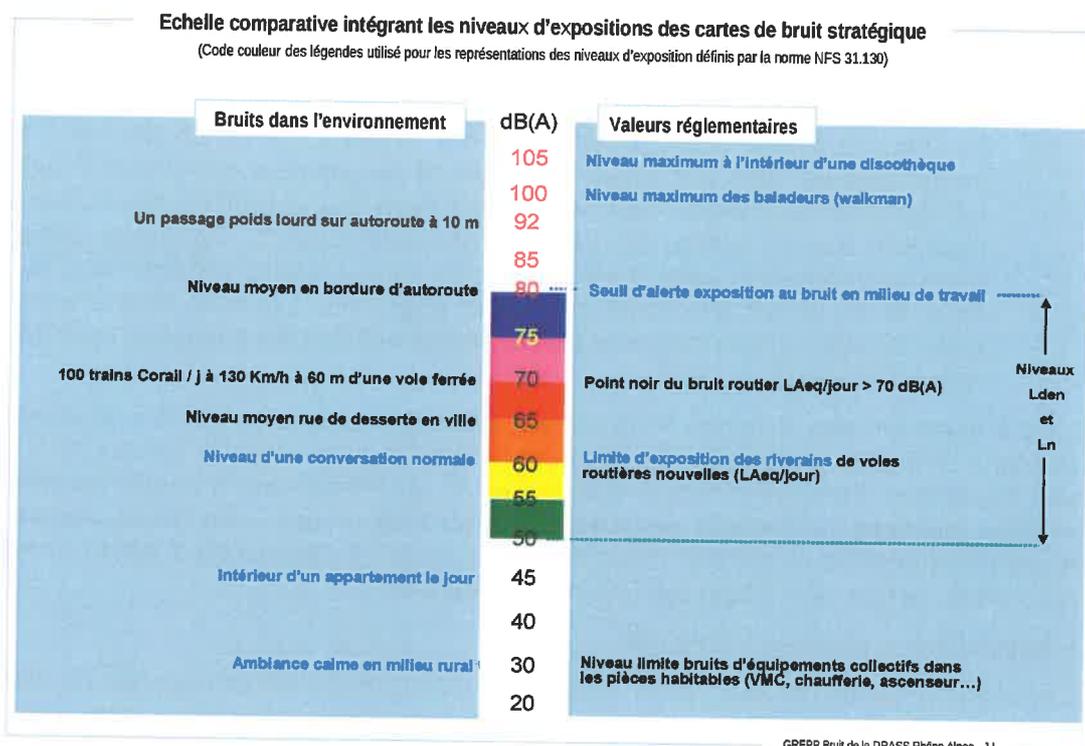
Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

<b>Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement..</b>		
<b>Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par</b>	<b>c'est augmenter le niveau sonore de</b>	<b>c'est faire varier l'impression sonore</b>
2	3 dB	très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB nettement :
4	6 dB	on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100.000	50 dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. : Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A)



### 2.1.3 Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, isolation de façade).

Le présent PPBE concerne le bruit produit par les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an et ferroviaire de plus de 30 passages de train par an.

#### Les routes

Le bruit de la route est un bruit permanent. Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/h.

#### Les voies ferrées

Le bruit ferroviaire présente des caractéristiques spécifiques sensiblement différentes de ceux de la circulation routière :

- Le bruit est de nature intermittente ;
- Le spectre (tonalité), bien que comparable, comporte davantage de fréquences aiguës ;

- La signature temporelle (évolution) est régulière (croissance, pallier, décroissance du niveau sonore avec des durées stables, par type de train en fonction de leur longueur et de leur vitesse) ;
- Le bruit ferroviaire apparaît donc gênant à cause de sa soudaineté ; les niveaux peuvent être très élevés au moment du passage des trains. Pourtant, il est généralement perçu comme moins gênant que le bruit routier du fait de sa régularité tant au niveau de l'intensité que des horaires. Il perturbe spécifiquement la communication à l'extérieur ou les conversations téléphoniques à l'intérieur. Si les gênes ferroviaire et routière augmentent avec le niveau sonore, la gêne ferroviaire reste toujours perçue comme inférieure à la gêne routière, quel que soit le niveau sonore.

La comparaison des relations « niveau d'exposition - niveau de gêne » établies pour chacune des sources de bruit confirme la pertinence d'un « bonus ferroviaire » (à savoir l'existence d'une gêne moins élevée pour le bruit ferroviaire à niveau moyen d'exposition identique), en regard de la gêne due au bruit routier. » Ce bonus dépend toutefois de la période considérée (jour, soirée, nuit, 24 h) : autour de 2 dB(A) en soirée, de 3 dB(A) le jour, et 5 dB(A) sur une période de 24h.

### **L'exposition à plusieurs sources**

L'exposition combinée aux bruits provenant de plusieurs infrastructures routières et ferroviaires voire aériennes (situation de multi-exposition) a conduit à s'interroger sur l'évaluation de la gêne ressentie par les populations riveraines concernées. La gêne due à la multi-exposition au bruit des transports touche environ 6% des Français soit 3,5 millions de personnes. La multi-exposition est un enjeu de santé publique, si on considère l'addition voire la multiplication des effets possibles de bruits cumulés sur l'homme: gêne de jour, interférences avec la communication en soirée et perturbations du sommeil la nuit, par exemple. Le niveau d'exposition, mais aussi la contribution relative des 2 sources de bruit (situation de dominance d'une source sur l'autre source ou de non-dominance) ont un impact direct sur les jugements et la gêne ressentie.

Bien que délicates à évaluer, des interactions entre la gêne due au bruit routier et la gêne due au bruit ferroviaire ont été mises en évidence :

- Lorsque le bruit reste modéré, la gêne due à une source de bruit spécifique semble liée au niveau sonore de la source elle-même plus qu'à la situation d'exposition (dominance - non-dominance) ou qu'à la combinaison des deux bruits ;
- En revanche, dans des situations de forte exposition, des phénomènes tels que le masquage du bruit routier par le bruit ferroviaire ou la « contamination » du bruit ferroviaire par le bruit routier apparaissent.

Il n'y a pas actuellement de consensus sur un modèle permettant d'évaluer la gêne totale due à la combinaison de plusieurs sources de bruit. Ces modèles ne s'appuient pas ou de façon insuffisante sur la connaissance des processus psychologiques (perceptuel et cognitif) participant à la formation de la gêne, mais sont plutôt des constructions mathématiques de la gêne totale. De ce fait, ces modèles ne sont pas en accord avec les réactions subjectives mesurées dans des environnements sonores multi-sources.

## 2.2 Les effets du bruit sur la santé

(Sources : <http://www.bruitparif.fr> , <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.anses.fr> )

### **Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples :**

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées. La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil.

Les populations socialement défavorisées sont plus exposées au bruit, car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports. Elles sont en outre les plus concernées par les expositions au bruit cumulées avec d'autres types de nuisances : bruit et agents chimiques toxiques pour le système auditif dans le milieu de travail ouvrier ; bruit et températures extrêmes – chaudes ou froides dans les habitats insalubres – ; bruit et pollution atmosphérique dans les logements à proximité des grands axes routiers ou des industries, etc. Ce cumul contribue à une mauvaise qualité de vie qui se répercute sur leur état de santé.

### **Perturbations du sommeil - à partir de 30 dB(A)**

L'audition est en veille permanente, l'oreille n'a pas de paupières ! Pendant le sommeil la perception auditive demeure : les sons parviennent à l'oreille et sont transmis au cerveau qui interprète les signaux reçus. Si les bruits entendus sont reconnus comme habituels et acceptés, ils n'entraîneront pas de réveils des personnes exposées. Mais ce travail de perception et de reconnaissance des bruits se traduit par de nombreuses réactions physiologiques, qui entraînent des répercussions sur la qualité du sommeil.

Occupant environ un tiers de notre vie, le sommeil est indispensable pour récupérer des fatigues tant physiques que mentales de la période de veille. Le sommeil n'est pas un état unique mais une succession d'états, strictement ordonnés : durée de la phase d'endormissement, réveils, rythme des changements de stades (sommeil léger, sommeil profond, périodes de rêves). Des niveaux de bruits élevés ou l'accumulation d'événements sonores perturbent cette organisation complexe de la structure du sommeil et entraînent d'importantes conséquences sur la santé des personnes exposées alors même qu'elles n'en ont souvent pas conscience

Perturbations du temps total du sommeil :

- Durée plus longue d'endormissement : il a été montré que des bruits intermittents d'une intensité maximale de 45 dB(A) peuvent augmenter la latence d'endormissement de plusieurs minutes ;
- Éveils nocturnes prolongés : le seuil de bruit provoquant des éveils dépend du stade dans lequel est plongé le dormeur, des caractéristiques physiques du bruit et de la signification de ce dernier (par exemple, à niveau sonore égal, un bruit d'alarme réveillera plus facilement qu'un bruit neutre) ; des éveils nocturnes sont provoqués par des bruits atteignant 55 dB(A) ;
- Éveil prématuré non suivi d'un ré-endormissement : aux heures matinales, les bruits peuvent éveiller plus facilement un dormeur et l'empêcher de retrouver le sommeil.

Modification des stades du sommeil : la perturbation d'une séquence normale de sommeil est observée pour un niveau sonore de l'ordre de 50 dB(A) même sans qu'un réveil soit provoqué ; le phénomène n'est donc pas perçu consciemment par le dormeur. Ces changements de stades, souvent accompagnés de mouvements corporels, se font au détriment des stades de sommeil les plus profonds et au bénéfice des stades de sommeil les plus légers.

A plus long terme : si la durée totale de sommeil peut être modifiée dans certaines limites sans entraîner de modifications importantes des capacités individuelles et du comportement, les répercussions à long terme d'une réduction quotidienne de la durée du sommeil sont plus critiques. Une telle privation de sommeil entraîne une fatigue chronique excessive et de la somnolence, une réduction de la motivation de travail, une baisse des performances, une anxiété chronique. Les perturbations chroniques du sommeil sont sources de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents.

L'organisme ne s'habitue jamais complètement aux perturbations par le bruit pendant les périodes de sommeil: si cette habitude existe sur le plan de la perception, les effets, notamment cardio-vasculaires, mesurés au cours du sommeil montrent que les fonctions physiologiques du dormeur restent affectées par la répétition des perturbations sonores.

### **Interférence avec la transmission de la parole – à partir de 45 dB(A)**

La compréhension de la parole est compromise par le bruit. La majeure partie du signal acoustique dans la conversation est située dans les gammes de fréquences moyennes et aiguës, en particulier entre 300 et 3 000 hertz. L'interférence avec la parole est d'abord un processus masquant, dans lequel les interférences par le bruit rendent la compréhension difficile voire impossible. Outre la parole, les autres sons de la vie quotidienne seront également perturbés par une ambiance sonore élevée : écoute des médias et de musique, perception de signaux utiles tels que les carillons de porte, la sonnerie du téléphone, le réveille-matin, des signaux d'alarmes.

La compréhension de la parole dans la vie quotidienne est influencée par le niveau sonore, par la prononciation, par la distance, par l'acuité auditive, par l'attention mais aussi par les bruits interférents. Pour qu'un auditeur avec une audition normale comprenne parfaitement la parole, le taux signal/bruit (c.-à-d. la différence entre le niveau de la parole et le niveau sonore du bruit interférent) devrait être au moins de 15 dB(A). Puisque le niveau de pression acoustique du discours normal est d'environ 60 dB(A), un bruit parasite de 45 dB(A) ou plus, gêne la compréhension de la parole dans les plus petites pièces.

La notion de perturbation de la parole par les bruits interférents provenant de la circulation s'avère très importante pour les établissements d'enseignement où la compréhension des messages pédagogiques est essentielle. L'incapacité à comprendre la parole a pour résultat un grand nombre de handicaps personnels et de changements comportementaux. Particulièrement vulnérables sont les personnes souffrant d'un déficit auditif, les personnes âgées, les enfants en cours d'apprentissage du langage et de la lecture, et les individus qui ne dominent pas le langage parlé.

### **Effets psycho physiologiques – 65-70 dB(A)**

Chez les travailleurs exposés au bruit, et les personnes vivant près des aéroports, des industries et des rues bruyantes, l'exposition au bruit peut avoir un impact négatif sur leurs fonctions physiologiques. L'impact peut être temporaire mais parfois aussi permanent. Après une exposition prolongée, les individus sensibles peuvent développer des troubles permanents, tels que de l'hypertension et une maladie cardiaque ischémique. L'importance et la durée des troubles sont déterminées en partie par des variables liées à la personne, son style de vie et ses conditions environnementales. Les bruits peuvent également provoquer des réponses réflexes, principalement lorsqu'ils sont peu familiers et soudains.

Les travailleurs exposés à un niveau élevé de bruit industriel pendant 5 à 30 ans peuvent souffrir de tension artérielle et présenter un risque accru d'hypertension. Des effets cardio-vasculaires ont été également observés après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de LAeq 24h de 65-70db(A). Bien que l'association soit rare, les effets sont plus importants chez les personnes souffrant de troubles cardiaques que pour celles ayant de l'hypertension. Cet accroissement limité du risque est important en termes de santé publique dans la mesure où un grand nombre de personnes y est exposé.

### **Effets sur les performances**

Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Bien que l'éveil dû au bruit puisse conduire à une meilleure exécution de tâches simples à court terme, les performances diminuent sensiblement pour des tâches plus complexes. La lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation sont parmi les fonctions cognitives les plus fortement affectées par le bruit. Le bruit peut également distraire et des bruits soudains peuvent entraîner des réactions négatives provoquées par la surprise ou la peur.

Dans les écoles autour des aéroports, les enfants exposés au trafic aérien, ont des performances réduites dans l'exécution de tâches telles que la correction de textes, la réalisation de puzzles difficiles, les tests d'acquisition de la lecture et les capacités de motivation. Il faut admettre que certaines stratégies d'adaptation au bruit d'avion, et l'effort nécessaire pour maintenir le niveau de performance ont un prix. Chez les enfants vivant dans les zones plus bruyantes, le système sympathique réagit davantage, comme le montre l'augmentation du niveau d'hormone de stress ainsi qu'une tension artérielle au repos élevée. Le bruit peut également produire des troubles et augmenter les erreurs dans le travail, et certains accidents peuvent être un indicateur de réduction des performances.

### **Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne**

Le bruit peut produire un certain nombre d'effets sociaux et comportementaux aussi bien que des gênes. Ces effets sont souvent complexes, subtils et indirects et beaucoup sont supposés provenir de l'interaction d'un certain nombre de variables auditives. La gêne engendrée par le bruit de l'environnement peut être mesurée au moyen de questionnaires ou par l'évaluation de la perturbation due à des activités spécifiques. Il convient cependant d'admettre qu'à niveau égal des bruits différents, venant de la circulation et des activités industrielles, provoquent des gênes de différente amplitude. Ceci s'explique par le fait que la gêne des populations dépend non seulement des caractéristiques du bruit, y compris sa source, mais également dans une grande mesure

de nombreux facteurs non-acoustiques, à caractère social, psychologique, ou économique. La corrélation entre l'exposition au bruit et la gêne générale, est beaucoup plus haute au niveau d'un groupe qu'au niveau individuel. Le bruit au-dessus de 80 dB(A) peut également réduire les comportements de solidarité et accroître les comportements agressifs. Il est particulièrement préoccupant de constater que l'exposition permanente à un bruit de niveau élevé peut accroître le sentiment d'abandon chez les écoliers.

On a observé des réactions plus fortes quand le bruit est accompagné des vibrations et contient des composants de basse fréquence, ou quand le bruit comporte des explosions comme dans le cas de tir d'armes à feu. Des réactions temporaires, plus fortes, se produisent quand l'exposition au bruit augmente avec le temps, par rapport à une exposition au bruit constante. Dans la plupart des cas, LAeq, 24h et Ldn sont des approximations acceptables d'exposition au bruit pour ce qui concerne la gêne éprouvée. Cependant, on estime de plus en plus souvent que tous les paramètres devraient être individuellement évalués dans les recherches sur l'exposition au bruit, au moins dans les cas complexes. Il n'y a pas de consensus sur un modèle de la gêne totale due à une combinaison des sources de bruit dans l'environnement.

### **Effets biologiques extra-auditifs : le stress**

Les effets biologiques du bruit ne se réduisent pas uniquement à des effets auditifs : des effets non spécifiques peuvent également apparaître. Du fait de l'étroite interconnexion des voies nerveuses, les messages nerveux d'origine acoustique atteignent de façon secondaire d'autres centres nerveux et provoquent des réactions plus ou moins spécifiques et plus ou moins marquées au niveau de fonctions biologiques ou de systèmes physiologiques autres que ceux relatifs à l'audition.

Ainsi, en réponse à une stimulation acoustique, l'organisme réagit comme il le ferait de façon non spécifique à toute agression, qu'elle soit physique ou psychique. Cette stimulation, si elle est répétée et intense, entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, à la longue, peut induire un état de fatigue, voire d'épuisement. Cette fatigue intense constitue le signe évident du « stress » subi par l'individu et, au-delà de cet épuisement, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée aux stimulations et aux agressions extérieures et voir ainsi ses systèmes de défense devenir inefficaces.

### **Effets subjectifs et comportementaux du bruit**

La façon dont le bruit est perçu a un caractère éminemment subjectif. Compte tenu de la définition de la santé donnée par l'Organisation Mondiale de la Santé en 1946 (« un état de complet bien-être physique, mental et social et pas seulement l'absence de maladies »), les effets subjectifs du bruit doivent être considérés comme des événements de santé à part entière. La gêne « sensation de désagrément, de déplaisir provoquée par un facteur de l'environnement (exemple : le bruit) dont l'individu ou le groupe connaît ou imagine le pouvoir d'affecter sa santé » (OMS, 1980), est le principal effet subjectif évoqué.

Le lien entre gêne et intensité sonore est variable : la mesure physique du bruit n'explique qu'une faible partie, au mieux 35%, de la variabilité des réponses individuelles au bruit. L'aspect « qualitatif » est donc également essentiel pour évaluer la gêne. Par ailleurs, la plupart des enquêtes sociales ou socio-acoustiques ont montré qu'il est difficile de fixer le niveau précis où commence l'inconfort.

Un principe consiste d'ailleurs à considérer qu'il y a toujours un pourcentage de personnes gênées, quel que soit le niveau seuil de bruit. Pour tenter d'expliquer la gêne, il faut donc aller plus loin et en particulier prendre en compte des facteurs non acoustiques :

- De nombreux facteurs individuels, qui comprennent les antécédents de chacun, la confiance dans l'action des pouvoirs publics et des variables socio-économiques telles que la profession, le niveau d'éducation ou l'âge ;
- Des facteurs contextuels : un bruit choisi est moins gênant qu'un bruit subi, un bruit prévisible est moins gênant qu'un bruit imprévisible, etc ;
- Des facteurs culturels : par exemple, le climat, qui détermine généralement le temps qu'un individu passe à l'intérieur de son domicile, semble être un facteur important dans la tolérance aux bruits.

En dehors de la gêne, d'autres effets du bruit sont habituellement décrits : les effets sur les attitudes et le comportement social (agressivité et troubles du comportement, diminution de la sensibilité et de l'intérêt à l'égard d'autrui), les effets sur les performances (par exemple, dégradation des apprentissages scolaires), l'interférence avec la communication.

### **Déficit auditif dû au bruit - 80 dB(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.**

Les bruits de l'environnement, ceux perçus au voisinage des infrastructures de transport ou des activités économiques, n'atteignent pas des intensités directement dommageables pour l'appareil auditif. Par contre le bruit au travail, l'écoute prolongée de musiques amplifiées à des niveaux élevés et la pratique d'activités de loisir tels que le tir ou les activités de loisirs motorisés exposent les personnes à des risques d'atteinte grave de l'audition.

Le déficit auditif est défini comme l'augmentation du seuil de l'audition. Des déficits d'audition peuvent être accompagnés d'acouphènes ((bourdonnements ou sifflements). Le déficit auditif dû au bruit se produit d'abord pour les fréquences aiguës (3 000-6 000 hertz, avec le plus grand effet à 4 000 hertz) La prolongation de l'exposition à des bruits excessifs aggrave la perte auditive qui s'étendra à la fréquence plus graves 2000 hz et moins) qui sont indispensables pour la communication et compréhension de la parole.

Partout dans le monde entier, le déficit auditif dû au bruit est le plus répandu des dangers professionnels.

L'ampleur du déficit auditif dans les populations exposées au bruit sur le lieu de travail dépend de la valeur de LAeq, 8h, du nombre d'années d'exposition au bruit, et de la sensibilité de l'individu. Les hommes et les femmes sont de façon égale concernés par le déficit auditif dû au bruit. Le bruit dans l'environnement avec un LAeq 24h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie. Pour des adultes exposés à un bruit important sur le lieu de travail, la limite de bruit est fixée aux niveaux de pression acoustique maximaux de 140 dB, et l'on estime que la même limite est appropriée pour ce qui concerne le bruit dans l'environnement. Dans le cas des enfants, en prenant en compte leur habitude de jouer avec des jouets bruyants, la pression acoustique maximale ne devrait jamais excéder 120 dB.

La conséquence principale du déficit auditif est l'incapacité de comprendre le discours dans des conditions normales, et ceci est considéré comme un handicap social grave.

## **3 Le cadre réglementaire européen et le contexte du PPBE de l'État dans le Haut-Rhin**

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant.

Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, et la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

- Les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- les articles R. 572-3, R. 572-4 et R. 572-8 du code de l'environnement définit les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- L'arrêté du 14 avril 2017 définit les agglomérations concernées
- L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit ;
- L'arrêté du 24 avril 2018 fixe la liste des aéroports concernés par l'application de la directive, dont l'aéroport de Bâle Mulhouse qui concerne partiellement le département du Haut-Rhin et notamment les communes de Sierentz, Barthenheim, Saint-Louis, Héisingue et Hégenheim.

### **3.1 Cadre réglementaire du PPBE**

#### **Cadre réglementaire général : sources de bruit concernées et autorités compétentes**

Les sources de bruit concernées par la directive sont les suivantes :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 24 avril 2018 (ne sont pas traités dans ce PPBE). Les grands aéroports relèvent du Préfet (cartes de bruit + PPBE) et font l'objet d'un PPBE particulier (Préfecture/DGAC) non explicité ici.

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des

dispositions nationales de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mises en place.

La directive européenne a confirmé la nécessité du recensement des secteurs exposés à des niveaux de bruits critiques qui avait été initié dès 2001 par l'État français dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit.

Toutes ces démarches entreprises avant la directive européenne ont été reprises, dans la mesure du possible, dans le précédent PPBE (2<sup>ème</sup> échéance).

La mise en œuvre de la directive s'est déroulé en deux échéances.

Première échéance :

- Établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondants, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour, et les grands aéroports ;
- Dans le Haut-Rhin, ces cartes de bruit 1<sup>ère</sup> échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 9 janvier 2009
- Le PPBE des grandes infrastructures de l'État au titre de la première échéance a été approuvé par arrêté préfectoral n° 2012304-0006 du 30 octobre 2012.

Deuxième échéance :

- Établissement des cartes de bruit et des PPBE correspondants pour les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic supérieur à 82 trains/jour et les grands aéroports ;
- Dans le Haut-Rhin, ces cartes de bruit 2<sup>ème</sup> échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du n° 2014226-0036 du 14 août 2014 qui est disponible à l'adresse suivante :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Publications/Recueil-des-actes-administratifs/2014> (recueil n° 37)

- Établissement des cartes de bruit et des PPBE correspondants des agglomérations de plus de 100 000 habitants. Dans le Haut-Rhin, les 19 communes situées dans l'agglomération de Mulhouse étaient concernées conformément au décret du 24 mars 2006. Mulhouse est sortie de la liste des agglomérations par arrêté du 14 avril 2017.

Le législateur a voulu une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE.

	Cartes de bruit	PPBE
Agglomérations	EPCI / communes	EPCI / communes
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	Conseil départemental et communes

Voies ferrées	Préfet	Préfet
Grands aéroports	Préfet	Préfet

Les cartes et PPBE doivent être réexaminés et, le cas échéant, révisés une fois au moins tous les 5 ans. Ces documents seront valables pour 5 ans : la troisième échéance. C'est l'objet du présent PPBE.

Dans le département du Haut-Rhin, les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures (3<sup>ème</sup> échéance) ont été arrêtées par le préfet le 21 décembre 2018, conformément aux articles R. 572-7 et R. 572-10 du code de l'environnement.

Les cartes sont disponibles sur le site internet des services de l'État :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Routes-et-voies-ferrees/Cartes-de-bruit>

## 3.2 Infrastructures concernées par le PPBE de l'État dans le Haut-Rhin

### Routes nationales concédées (autoroutes)

Le réseau de la société APRR concerné dans le département du Haut-Rhin est le suivant :

Autoroute	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur	Gestionnaire
A36	RN 66	Territoire de Belfort	20 km	APRR

Le réseau autoroutier géré par APRR est représenté par les cadres 18 et 19 de la carte suivante :



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Préfecture du Haut-Rhin

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

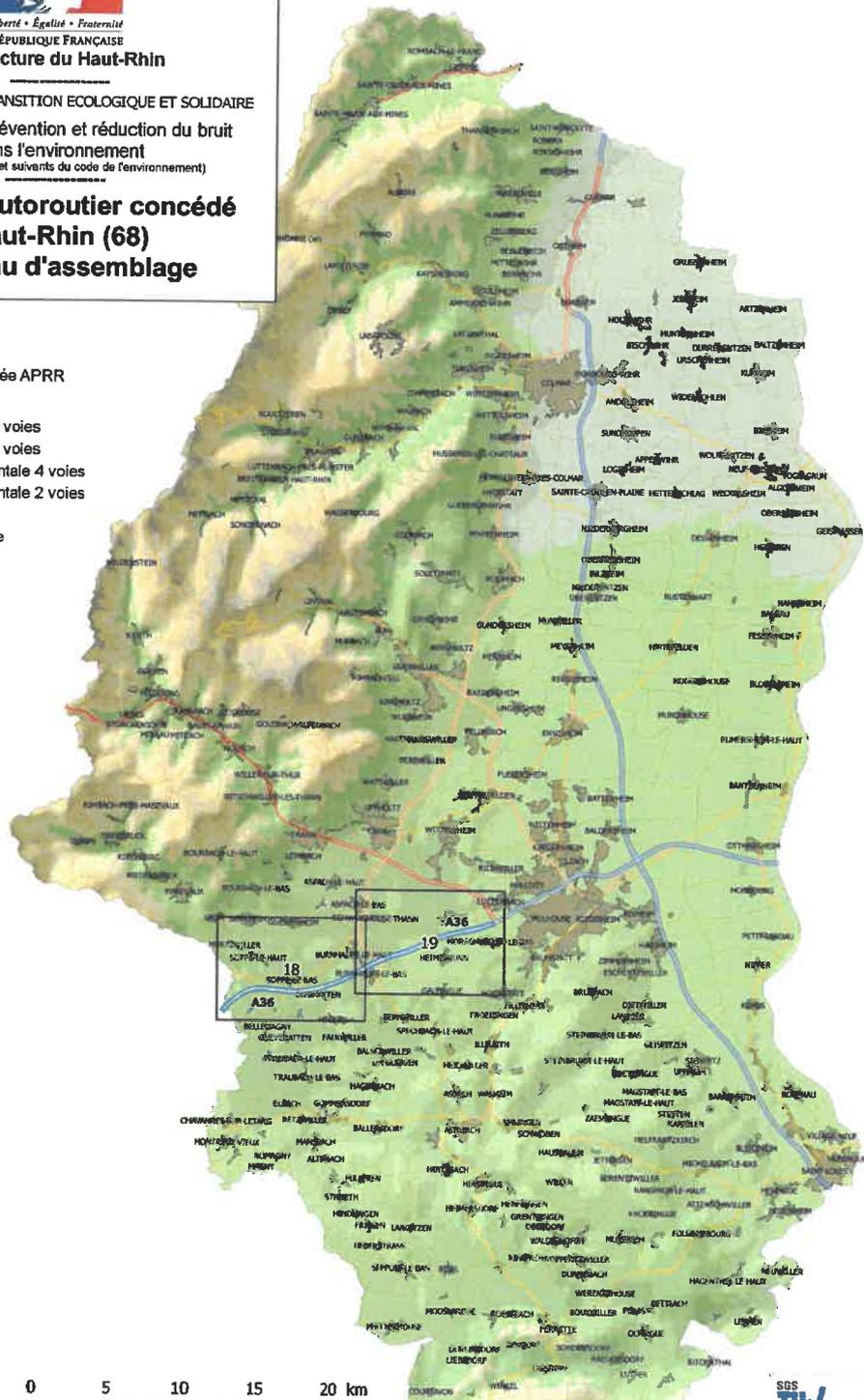
Évaluation, prévention et réduction du bruit  
dans l'environnement  
(articles L572-1 et suivants du code de l'environnement)

### Réseau autoroutier concédé Haut-Rhin (68) Tableau d'assemblage

#### Légende

Réseau routier

- Autoroute concédée APRR
- Autoroute Etat
- Route nationale 4 voies
- Route nationale 2 voies
- Route départementale 4 voies
- Route départementale 2 voies
- Feuille
- Limite communale



1:250 000

Réalisation : DDT68 / MIT  
Date : 11/9/2018  
Données : CEREMA 2017  
Référentiels : ©IGN  
SCAN25 standard 2016®

0 5 10 15 20 km

Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin

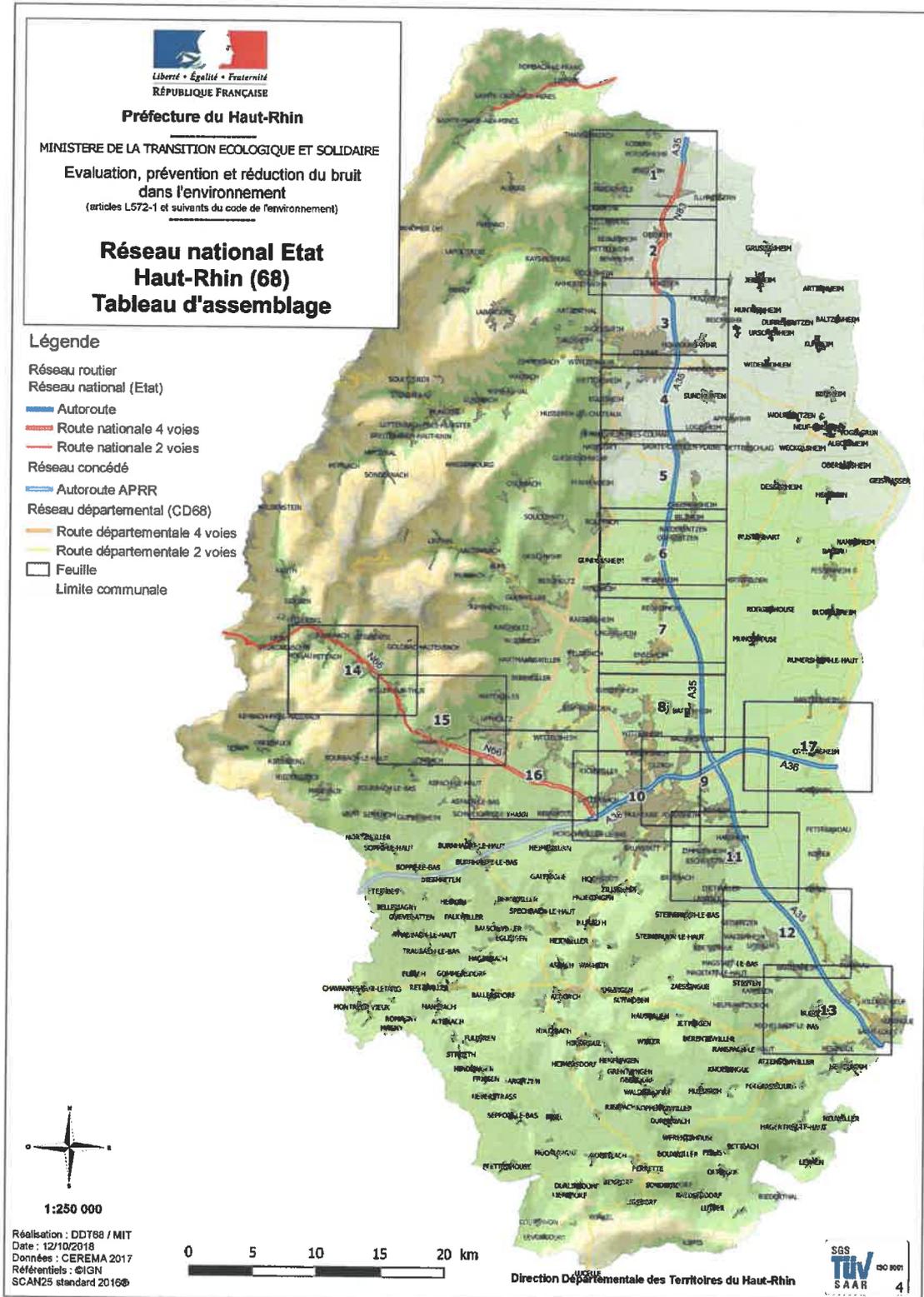


### **Routes nationales non concédées**

La DIR Est est en charge de l'entretien du réseau national sur le département du Haut-Rhin sur un linéaire d'environ 128 kilomètres.

<b>Route/Autoroutes</b>	<b>Point Repère Début</b>	<b>Point Repère Fin</b>	<b>Longueur</b>	<b>Gestionnaire</b>
A 35	Bas-Rhin	RN 83 Guémar	2 km	DIR Est
A 35	RN 83 Houssen	Suisse	66 km	DIR Est
A 36	RN66	Allemagne	21 km	DIR Est
RN 66	A36 Mulhouse	Felling RD 13	28 km	DIR Est
RN 83	A35 Sélestat Sud	A 35 Houssen	11 km	DIR Est

## Carte du réseau routier du Haut-Rhin



### Lignes ferroviaires

Le réseau ferroviaire concerné dans le département du Haut-Rhin est le suivant :

<b>Voie ferrée</b>	<b>Point Repère Début</b>	<b>Point Repère Fin</b>	<b>Longueur</b>	<b>Gestionnaire</b>
Ligne L115000	Saint-Hyppolyte	Saint-Louis	92 km	SNCF réseau
Ligne L001000	MULHOUSE	Territoire de Belfort	35,832 km	SNCF réseau



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

### Préfecture du Haut-Rhin

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Evaluation, prévention et réduction du bruit  
dans l'environnement

(articles L.572-1 et suivants du code de l'environnement)

## Voies ferrées RFF Haut-Rhin (68) Tableau d'assemblage

### Légende

— Voies ferrées

— Réseau routier

— Autoroute

— Route nationale 4 voies

— Route nationale 2 voies

— Route départementale 4 voies

— Route départementale 2 voies

□ Feuille

— Limite communale



1:250 000

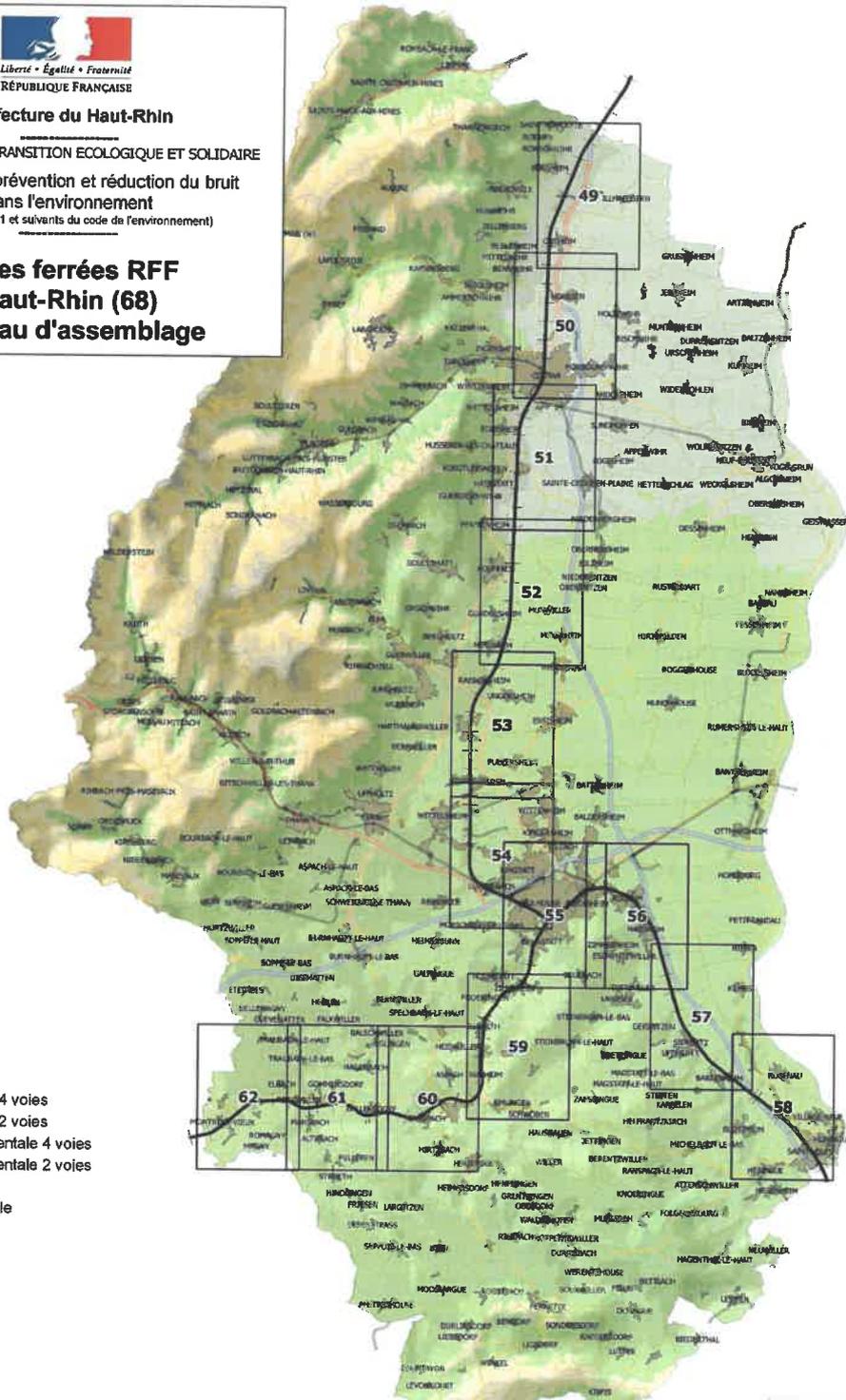
Réalisation : DDT88 / MIT  
Date : 14/9/2018  
Données : CEREMA 2017  
Référentiels : ©IGN  
SCAN25 standard 2016®

0 5 10 15 20 km



LICELLE  
Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin

SGS  
TUV  
SAAR  
100 000  
8



## **3.3 Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État**

### **3.3.1 Organisation de la démarche**

Le comité de suivi de l'évaluation et de la gestion du bruit dans l'environnement du Haut-Rhin (ou comité départemental bruit), présidé par le préfet, a été mis en place dans le cadre de l'application de la directive du bruit, pour répondre aux objectifs suivants :

- Suivre l'établissement des cartes de bruit des grandes infrastructures et les PPBE pour lesquels le préfet a compétence ;
- Suivre l'avancement des cartes d'agglomérations et des PPBE dont la réalisation relève de la compétence des collectivités locales ;
- Assurer la coordination de l'ensemble des cartes de bruit et des PPBE du département ;
- Définir les modalités de porter à la connaissance du public de l'information pour les infrastructures pour lesquels le préfet a compétence, et assurer la cohérence de l'information au niveau du département ;
- Assurer la remontée d'information aux administrations centrales (Direction Générale de la Prévention des Risques - mission bruit et agents physiques) en vue de leur transmission à la Commission européenne et en informer les membres du comité de suivi.

Il regroupe notamment toutes les autorités compétentes, les gestionnaires d'infrastructures, les agences, administrations et techniciens concernées.

Le projet de PPBE, le résultat de la consultation du public et enfin le document final sont présentés au comité départemental bruit.

C'est la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin, sous l'autorité du Préfet qui pilote les démarches de l'État (cartographie, PPBE), assiste les collectivités et assure le secrétariat du comité départemental bruit.

Le PPBE de l'État dans le Haut-Rhin est l'aboutissement d'une démarche partenariale avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes (APRR) et la direction inter-régionale des routes de la région Grand Est, de SNCF Réseau (gestionnaire des voies ferrées), avec le conseil et l'assistance du CEREMA.

La rédaction du PPBE de l'État a été pilotée par la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin avec l'assistance du CEREMA.

### **3.3.2 Cinq grandes étapes pour l'élaboration**

1. Une première étape de diagnostic a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations. L'objectif de cette étape a été d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation. Ce diagnostic a été établi par recoupement des bases de données disponibles à la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin, en particulier :

- Les cartes de bruit établies par le CEREMA et les concessionnaires d'autoroutes et arrêtées par le préfet ;
- Le classement sonore des voies arrêté par le préfet le 21 février 2013 (arrêté n° 2013052-009) ;

- Les données de l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres (routier et ferroviaire) qui a défini les zones de bruit critique et les points noirs du bruit le long du réseau national ;
- Les études acoustiques ponctuelles réalisées par les gestionnaires d'infrastructures.

Chaque maître d'ouvrage a également fait le bilan des actions réalisées sur son réseau à l'occasion de la mise en œuvre du précédent PPBE, ces 5 dernières années.

2. À l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde étape de définition des mesures de protection a été réalisée par les différents gestionnaires. Chacun a conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts. Compte tenu des moyens financiers à disposition, ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du présent PPBE.

3. À partir des propositions faites par les différents gestionnaires, un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées a été rédigé.

4. Ce projet est porté à la consultation du public comme le prévoit l'article R. 572-8 du code de l'environnement entre le 19 août 2019 et le 19 octobre 2019 inclus.

5. À l'issue de cette consultation, la Direction Départementale des Territoires a établi une synthèse des observations du public sur le PPBE de l'État. Elle a été transmise pour suite à donner aux différents gestionnaires qui ont répondu aux observations du public.

Les résultats de la consultation du public ont été communiqués au comité départemental bruit le 5 novembre 2019.

Le PPBE arrêté par le préfet est publié sur les sites internet des services de l'Etat dans le Haut-Rhin :

*<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transports/Routes-et-voies-ferrees>*

### **3.4 Principaux résultats du diagnostic (3<sup>ème</sup> échéance)**

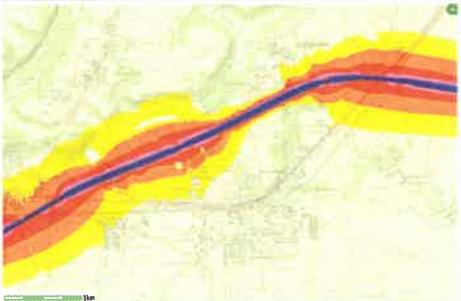
Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme.

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures ; les secteurs subissant du bruit excessif nécessiteront un diagnostic complémentaire.

### Comment sont élaborées les cartes de bruit ?

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne,  $L_{den}$  (pour les 24 heures) et  $L_n$  (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Il existe cinq types de cartes :

	<p><b>Carte de type « a » indicateur <math>L_{den}</math></b>                  Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur <math>L_{den}</math> (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le <math>L_{den}</math>.</p>
	<p><b>Carte de type « a » indicateur <math>L_n</math></b>                  Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur <math>L_n</math> (période nocturne), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
	<p><b>Carte de type « b »</b>                  Cette carte présente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R. 571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies en vigueur)</p>
	<p><b>Carte de type « c » indicateur <math>L_{den}</math></b>                  carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur <math>L_{den}</math> (période de 24h)                  Les valeurs limites <math>L_{den}</math> figurent pages suivantes</p>



### Le réseau routier national du Haut-Rhin :

Sur le réseau routier concédé, les décomptes des populations réalisés dans le cadre de la directive par les sociétés concessionnaires sont issues d'études détaillées.

Les zones bruyantes étudiées pour la définition des sites à traiter sont les zones où les habitations sont situées à l'intérieur ou proches des fuseaux  $L_{den}$  68dB(A) et  $L_n$  62dB(A). L'identification des bâtiments potentiellement Points Noirs du Bruit a été réalisée en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façades des habitations. Les bâtiments agricoles, industriels et commerciaux ne répondant pas à la notion de Point Noir du Bruit ont été exclus. Tous les bâtiments à caractère potentiel d'habitation, d'enseignement ou de soins/santé présentant l'un des dépassements de seuils suivants ont été retenus comme Point Noir Bruit potentiel :

- $L_{den}$  égal ou supérieur à 68dB(A) ;
- $L_n$  égal ou supérieur à 62dB(A) ;
- $L_{Aeq}(22-6h)$  égal ou supérieur à 65dB(A) ;
- $L_{Aeq}(6-22h)$  égal ou supérieur à 70dB(A).

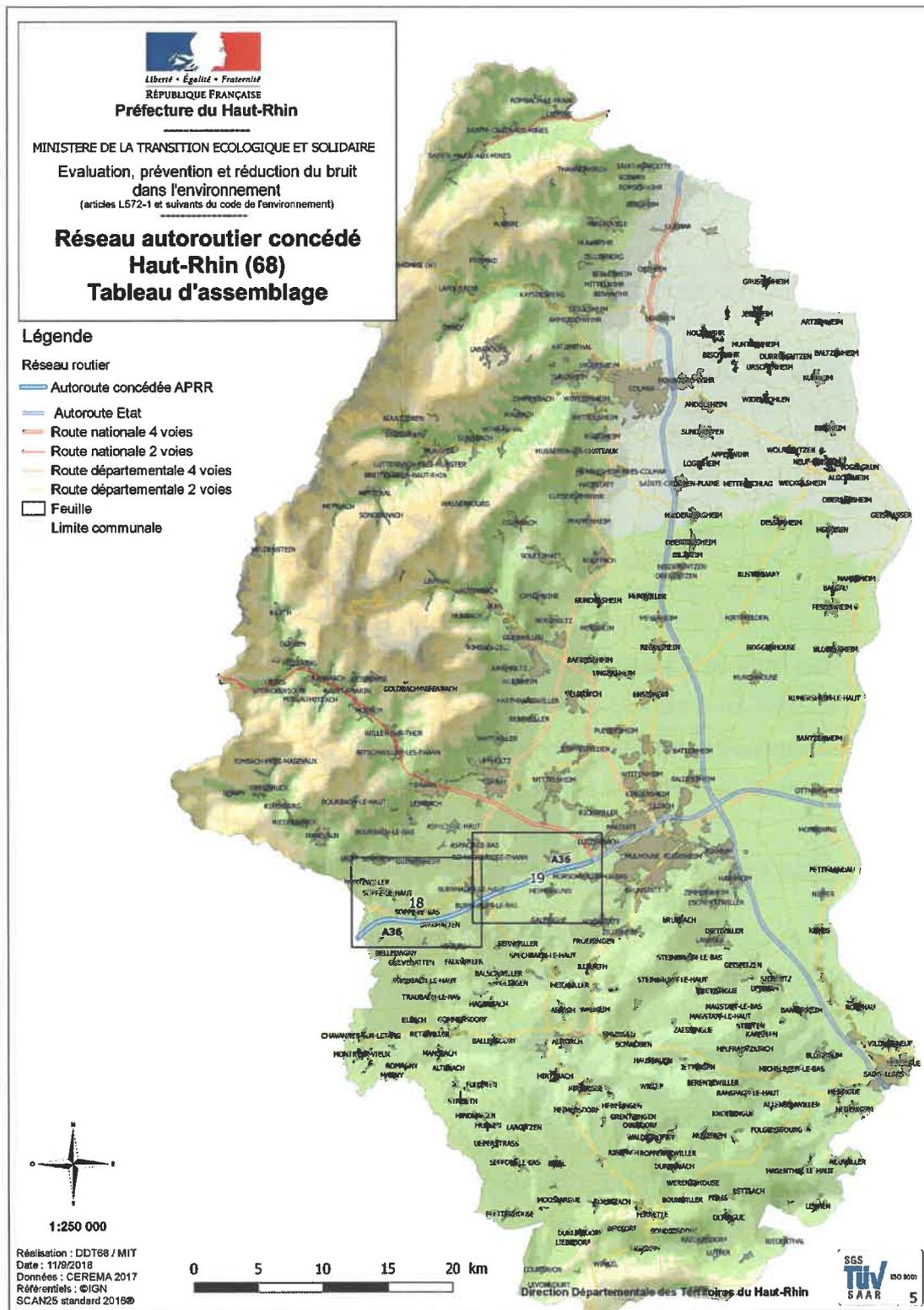
L'estimation des personnes exposées est une valeur statistique issue de la modélisation.

Ces valeurs restent très théoriques dans la mesure où :

- Il est appliqué un ratio du nombre de personne par rapport à la surface d'un bâtiment et du nombre de niveau ;
- Les habitations ayant fait l'objet de traitement de façades par le passé ne sont pas comptabilisés ;
- Les aménagements (merlons / écrans) effectués ne sont pas pris en compte ;
- Tout bâtiment est par défaut comptabilisé PNB sans que la vérification sur le terrain du caractère PNB de ces bâtiments n'ait été faite ;
- Tout bâtiment est par défaut comptabilisé PNB sans que la vérification administrative du caractère ayant-droit n'ait été faite.

**Le réseau concédé APRR :**

Les éléments de cartographie du bruit disponibles auprès de la société APRR. La cartographie de la 3<sup>ème</sup> échéance a été réalisée par la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin avec l'appui du CEREMA.



Extrait du site internet des services de l'Etat dans le Haut-Rhin où peuvent être consultées les cartes de bruit routières :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Routes-et-voies-ferrees/Cartes-de-bruit>

Les données issues de la cartographie du bruit sont les suivantes :

Autoroutes concédées										
Source	Nombre de personnes et établissements exposés - Lden en dB(A)									
	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;75[	> 75	>68				
A36	2076	518	102	34	0	34				

Autoroutes concédées										
Source	Nombre de personnes et établissements exposés - Ln en dB(A)									
	[50;55[	[55;60[	[60;65[	[65;70[	>70	>62				
A36	1240	260	24	14	0	34				

Superficies exposées :

Autoroutes concédées			
Source	Superficies exposées (km <sup>2</sup> )		
	>55	>65	>75
A36	17,50	5,50	1,40

Entre 1992 et 2008, la société APRR a conduit et achevé son programme de protections acoustiques concernant les actions de rattrapage sur les bâtiments à usage d'habitation respectant le principe d'antériorité et exposés à plus de 70 dB(A) en application de la réglementation (instruction ministérielle du 3 mai 1990 et loi n°92-1444 du 31 décembre 1992).

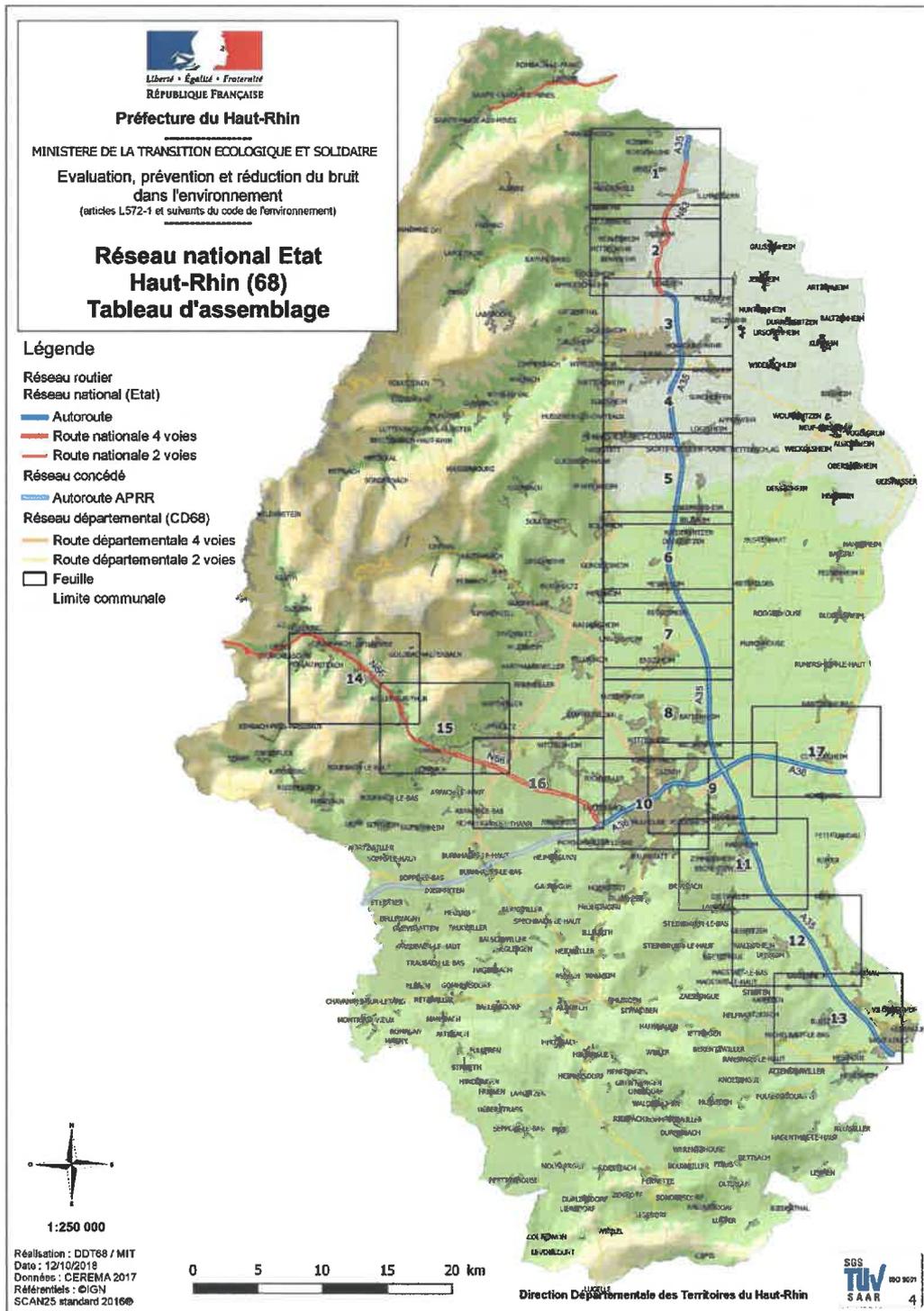
La Directive Européenne 2002/49/CE a conduit la société APRR à produire différentes cartographies du bruit de son réseau. Ce nouvel inventaire des habitations exposées au bruit autoroutier a permis à la société APRR de définir sa nouvelle politique environnementale en matière de lutte contre le bruit, ainsi toutes les habitations exposées à un niveau de bruit égal ou supérieur à  $L_{den}$  66 dB (A) et respectant le principe d'antériorité du 6 octobre 1978 feront l'objet d'une protection acoustique (abaissement de notre seuil réglementaire de 2 dB (A)).

Depuis la dernière cartographie de 2012, APRR a résorbé tous les Points Noirs bruit identifiés.

La cartographie du bruit du réseau APRR sur le département du Haut-Rhin a été reconduite en raison de la faible évolution du trafic avec la cartographie de 2012. La cartographie relative à la troisième échéance n'a donc pas fait apparaître de points noirs bruit.

**Le réseau non concédé :**

Les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le Cerema à partir de données fournies par la DIR Est. Les décomptes de population et les cartes produites ont été adressées à la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin.



<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transports/Routes-et-voies-ferrees/Cartes-de-bruit>

Les données issues de la cartographie du bruit sont les suivantes :

Réseau national												
Source	Nombre de personnes et établissements exposés - Lden en dB(A)											
	[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70;75[		>75		>68	
A35	12115	4E	4997		891	1S	133		63		237	1S
A36	14401	5E+1S	9499	1E+2S	3400		278		86	1E	567	
N66	3385		1804		947		1192	2E+1S	368		1706	2E+1S
N83	1932	1E	1147		208		100		16		129	

Réseau national												
Source	Nombre de personnes et établissements exposés - Ln en dB(A)											
	[50;55[		[55;60[		[60;65[		[65;70[		>70		>62	
A35	9377	3E	2328		214	1E+1S	63		17		141	
A36	12926	5E+2S	7240	1E+1S	1140		225	1E	3		347	
N66	2227		1013	2E+1S	1160		436		0		1012	1E
N83	1964	1E	440		132		25		3		79	

### Superficies exposées :

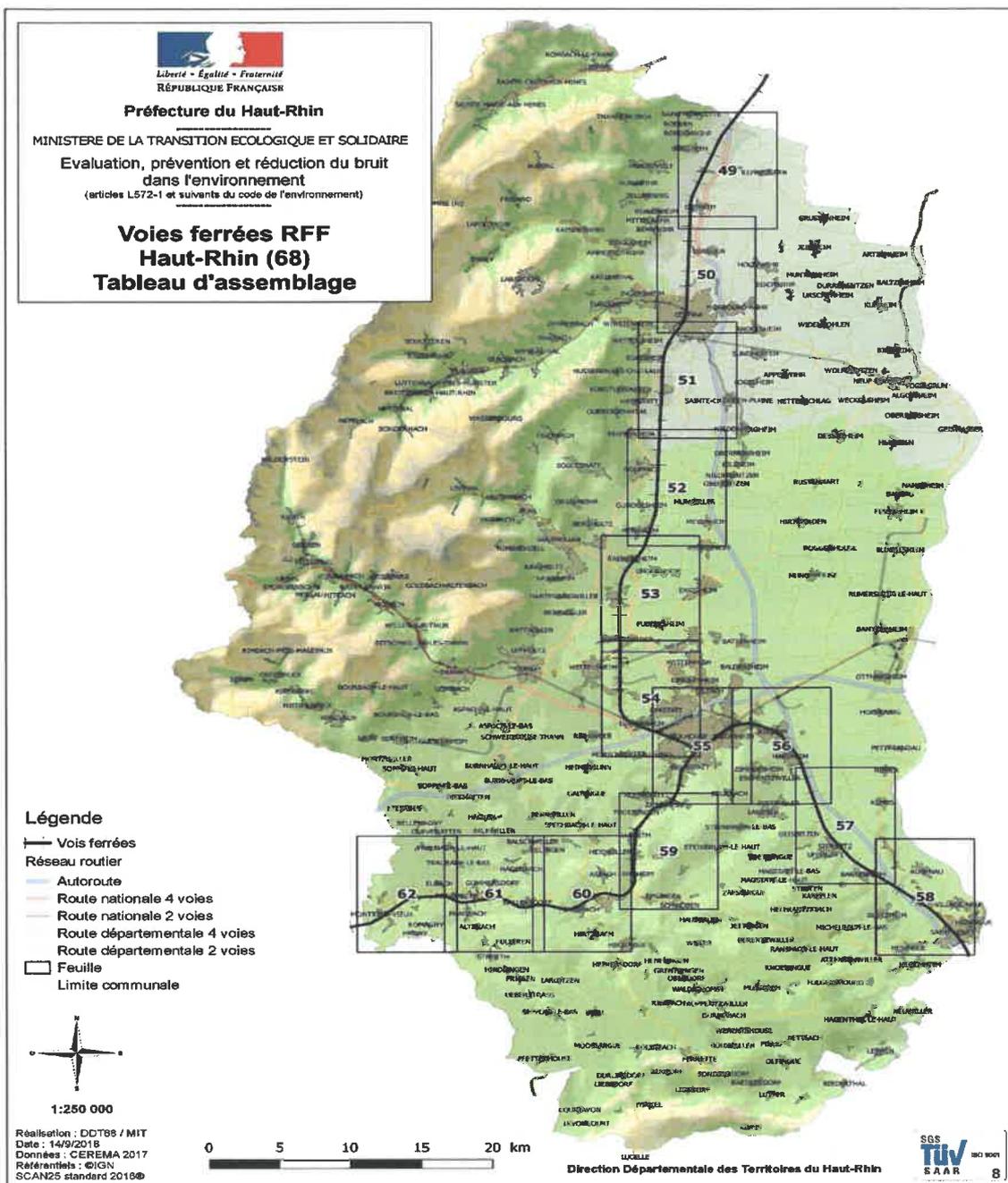
Réseau national			
Source	Superficies exposées (km <sup>2</sup> )		
	>55	>65	>75
A35	95,10	24,60	5,70
A36	27,30	10,30	2,20
N66	17,50	3,90	0,80
N83	16,80	4,20	1,00

À noter qu'aucun établissement sensible (école, hôpital) n'a été identifié Point Noir Bruit potentiel sur le réseau routier concerné.

### Le réseau ferroviaire du Haut-Rhin :

Les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le Cerema à partir de données fournies par SNCF Réseau. Les décomptes de population et les cartes produites ont été adressées à la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin.

À noter qu'aucun établissement sensible (école, hôpital) n'a été identifié Point Noir Bruit potentiel sur le réseau ferroviaire concerné



Extrait du site internet des services de l'Etat dans le Haut-Rhin où peuvent être consultées les cartes de bruit routières :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transports/Routes-et-voies-ferrees/Cartes-de-bruit>

Les données issues de la cartographie du bruit sont les suivantes :

Ligne	Nombre de personnes exposées – Lden en dB(A)											
	[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70;75[		[75,...[		> valeur limite	
001000	794	-	288	-	18	-	0	-	0	-	0	-
115000	22439	25E	16002	8E	6595	4E	3410	4E	1651		2661	1E

Ligne	Nombre de personnes exposées – Ln en dB(A)											
	[50;55[		[55;60[		[60;65[		[65;70[		[70,...[		> valeur limite	
001000	461	-	49	-	0	-	0	-	0	-	0	-
115000	20601	26E	12273	5E	5986	5E	2740	1E	963		3703	1E

**Superficies exposées :**

Ligne	Superficies exposées (Km <sup>2</sup> )		
	>55 (dB(A))	> 65 (dB(A))	>75 (dB(A))
001000	2,35	0,06	0,00
115000	67,17	19,74	4,5

## 4 Objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004.

Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L <sub>den</sub>	55	68	73	71
L <sub>n</sub>	-	62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et les établissements de soins/santé.

Par contre les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le

traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran ou de merlon acoustique) :

<b>Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)</b>			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$L_{Aeq}(6h-22h) \leq$	65	68	68
$L_{Aeq}(22h-6h) \leq$	60	63	63
$L_{Aeq}(6h-18h) \leq$	65	-	-
$L_{Aeq}(18h-22h) \leq$	65	-	-

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

<b>Objectifs isolement acoustique <math>D_{nT,A,tr}</math> en dB(A)</b>			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(6h-22h) - 40$	$I_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(6h-18h) - 40$	$I_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(18h-22h) - 40$	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(22h-6h) - 35$	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

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 (dans le Haut-Rhin les arrêtés préfectoraux ont été pris le 24 juin 1998 modifié par l'arrêté du 11 octobre 1999 puis, pour les annexes 1 à 9 par l'arrêté du 21 février 2013).
- 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 L. 571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension 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.

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

## 5 Prise en compte des « zones de calme »

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones de calme ».

La notion de « zone calme » est intégrée dans le code de l'environnement (article L. 572-6), qui précise qu'il s'agit d'« espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

La notion de « zones calmes » est liée au PPBE des agglomérations. Par nature, les abords des grandes infrastructures ne peuvent être considérées comme des zones de calme.

## 6 Bilans des actions dans le cadre du précédent PPBE

### 6.1 Mesures préventives menées dans le cadre du précédent PPBE

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières et ferroviaires s'articule autour du principe d'antériorité.

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.

Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure 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.

#### 6.1.1 Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L. 571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées et SNCF réseau pour les voies ferrées) sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R. 571-44 à R. 571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments) :

Usage et nature	LAeq(6h-22h)	LAeq(22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Etablissements d'enseignement	60 dB(A)	
Etablissements de soins, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

- Infrastructures concernées : infrastructures routières et ferroviaires et toutes les maîtrises d'ouvrages (SNCF Réseau, RN, RD, VC ou communautaire)
- Horizon : respect sans limite de temps (concrètement prise en compte à 20 ans)

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des cinq dernières années respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

### **6.1.2 Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies**

Si la meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement nuisants, les contraintes géographiques et économiques, la saturation des agglomérations, entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent des nuisances sonores.

L'article L. 571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R. 571-32 à R. 571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore.

Le Préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

- La DDT conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet.
- Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans le PLU.
- Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificat d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

#### Que classe-t-on ? :

- Voies routières : Trafic Moyen Journalier Annuel 5000 véhicules/jours
- Lignes ferroviaires interurbaines : trafic 50 trains/jour
- Lignes ferroviaires urbaines : trafic 100 trains/jour

- Lignes de transports en commun en site propre : trafic 100 autobus/jour

La détermination de la catégorie sonore est réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S 31-085, NF S 31-088).

Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants : Niveau de bruit de jour 35 dB(A), Niveau de bruit de nuit 30 dB(A).

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

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

Dans le département du Haut-Rhin, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêté du 21 février 2013. Il fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet des services de l'Etat dans le Haut-Rhin à l'adresse suivante :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Routes-et-voies-ferrees/Cartes-de-bruit>

HAUT-RHIN

## Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

### Classement routes par catégorie bruit

- 1 largeur du secteur = 300m
- 2 largeur du secteur = 250m
- 3 largeur du secteur = 100m
- 4 largeur du secteur = 50m
- 5 largeur du secteur = 10m

### Classement RFF par catégorie bruit

- 1 largeur du secteur = 300m
- 2 largeur du secteur = 250m
- 3 largeur du secteur = 100m
- 4 largeur du secteur = 50m
- 5 largeur du secteur = 10m

Zones bâties

Limites d'agglomération

0 10 20  
kilomètres

N  
1

Réalisation : 14/03/2013  
Auteurs : DDT 68-MIT  
Source des données :  
CETE Est - CGES - MPT  
Mail : [SDC@DDT68.FR](mailto:SDC@DDT68.FR)



DDT 68  
CETE Est - MPT

Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin  
[www.haut-rhin.equipement.gouv.fr](http://www.haut-rhin.equipement.gouv.fr)



Extrait du classement sonore des voies visible sur le site internet des services de l'État dans le Haut-Rhin

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transports/Routes-et-voies-ferrees/Classement-sonore>

### **6.1.3 Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux**

La mise en place de la réglementation thermique 2012 a participé à l'amélioration acoustique des bâtiments : des attestations sont à fournir lors du dépôt du permis de construire et à l'achèvement des travaux.

Par ailleurs, pour les bâtiments d'habitation neufs dont les permis de construire sont déposés depuis le 1er janvier 2013, une attestation de prise en compte de la réglementation acoustique est exigée à l'achèvement des travaux de bâtiments d'habitation neufs (bâtiments collectifs soumis à permis de construire, maisons individuelles accolées ou contiguës à un local d'activité ou superposées à celui-ci).

### **6.1.4 Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs du bruit**

L'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres s'inscrit dans la politique nationale de résorption des points noirs bruit (PNB) des transports terrestres qui se poursuit depuis 1999. Le préfet est chargé de sa mise en place en s'appuyant sur la direction départementale des territoires.

Ses objectifs, au travers la réalisation de cartes de bruit, sont les suivants :

- Connaître les situations de forte nuisance pour définir des actions et les prioriser ;
- Résorber les points noirs du bruit du réseau routier national et ferroviaire identifiés par l'observatoire ;
- Porter à la connaissance du public ces informations ;
- Suivre les actions de rattrapage réalisées ;
- Établir des bilans.

**Cette démarche est voisine de celle imposée par la directive européenne du bruit ; elle prône les mêmes objectifs, mais avec une méthode et des indicateurs différents.**

L'observatoire du bruit routier a pour vocation de définir les zones de bruit critique (ZBC), et dans ces zones, les points noirs du bruit (PNB).

Une zone de bruit critique (ZBC) est une zone urbanisée continue, exposée à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires et composée de bâtiments sensibles.

Il y a 4 critères pour déterminer un point noir du bruit (PNB) :

- Il s'agit d'un bâtiment sensible au bruit : habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale ;
- Répondant aux exigences acoustiques : Indicateurs de gêne due au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux dépassant, ou risquent de dépasser à terme, la valeur limite en  $L_{den}$  de 68 dB(A) pour le routier et de 73dB(A) pour le ferroviaire, ou la valeur limite en  $L_n$  de 62 dB(A) pour le routier et de 65 dB(A) pour le ferroviaire.
- Répondant aux critères d'antériorité : voir chapitre 4 ;
- Le long d'une route ou d'une voie ferrée nationale.

SNCF Réseau a réalisé selon une méthodologie similaire l'observatoire des voies ferrées. En 2008, SNCF Réseau a achevé l'observatoire pour les voies ferrées sur l'ensemble des régions.

L'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres contient ces inventaires.

### **La résorption des points noirs du bruit**

La politique de rattrapage des points noirs bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux a été établie à partir d'outils de connaissance des secteurs affectés par une nuisance importante (observatoires) et de la définition de modalités techniques et financières. Lorsque la solution technique consiste à renforcer l'isolation acoustique des façades, le principe financier retenu est celui du subventionnement.

Les subventions accordées aux propriétaires des logements ou des bâtiments sensibles au bruit est accordée pour la réalisation de travaux d'isolation acoustique qui peuvent s'accompagner de travaux et aspects connexes :

- Établissement ou rétablissement de l'aération ;
- Maintien du confort thermique (possibilité d'ajout de volets sur la façade ouest), sous réserve de dispositions d'urbanisme à la charge du propriétaire ;
- Sécurité après les travaux (sécurité des personnes, sécurité incendie, gaz et électricité, pour les seuls travaux subventionnés) ;
- Maintien d'un éclairage suffisant des pièces ;
- Remise en état après travaux dans les pièces traitées.

À minima, le taux de subvention pour l'habitat est de 80 % de la dépense subventionnable, 90 % quand les revenus du bénéficiaire n'excèdent pas les limites définies par l'article 1417 du code général des impôts. La dépense subventionnable est plafonnée suivant les dispositions de l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application des articles D. 571-53 à D. 571-57 du code de l'environnement, relatif aux subventions accordées par l'état concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

Des modalités particulières de financement s'appliquent le long des réseaux autoroutiers concédés.

### 6.1.5 Mesures de prévention mises en œuvre par APRR

#### Réseau concédé APRR

Les chaussées autoroutières, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance d'un point de vue de la sécurité routière et d'entretien régulier pour satisfaire les obligations d'adhérence. Les techniques « minces » éventuellement employées (BBM et BBTM) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques. Toutefois, l'effet du vieillissement d'une chaussée sur l'émergence sonore est non connue et non quantifiable.

Le type de revêtement est un des nombreux paramètres pris en compte dans les modélisations acoustiques sans pouvoir toutefois pondérer l'émergence sonore en fonction du vieillissement de la couche de roulement.

### 6.1.6 Mesures de prévention mises en œuvre sur le réseau routier national non concédé

La mise en 2x3 voies de l'A36 a fait l'objet d'une enquête publique au titre de la loi Bouchardeau en 1999. Toutes les protections phoniques prévues suite à cette enquête ont été construites lors de la première phase de mise à 2x3 voies (2000-2010). Aucune protection phonique supplémentaire n'était prévue dans le cadre de l'opération en cours inscrite au CPER. Cette opération ayant fait l'objet d'une enquête publique, un suivi régulier est effectué au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992

Le renouvellement des couches de roulement effectué entre 2012 et 2018 sur les infrastructures N66, N83, A35 et A36 influent sur le niveau de bruit. Le matériau BBSG 0/10, classé en modéré dans la catégorie des bruits (bruyant - modéré - moins bruyant) permet d'atténuer le bruit routier et est relativement pérenne.

### 6.1.7 Mesures de prévention mise en œuvre par SNCF réseau

Les travaux dans le département du Haut Rhin, sur la ligne L115000 (Strasbourg / Saint Louis) :

Année	De	A	Renouvellement
2016	Gare de Mulhouse ville		remplacement de 3 appareils de voie et RVB sur un linéaire de 1.9 km (voies 1, 1bis et 2bis)
2017	Mulhouse	Saint-Louis	RVB sur un linéaire total d'environ 45 km (voies 1 et 2)
2018	Gare de Mulhouse-Dornach		remplacement de 9 appareils de voie et RVB sur un linéaire de 1.6 km (voies des quais 2 et 4)

2018	Gare de Colmar	renouvellement de 13 appareils de voie et RVB sur un linéaire de 1.3 km (voies des quais 3, 4 et 5)
------	----------------	---

## 6.2 Actions curatives menées dans le cadre du précédent PPBE

### 6.2.1 Réseau routier concédé

#### Réseau concédé APRR

L'A36 fait encore l'objet de plusieurs opérations de résorption du bruit à la source par des isolations de façade, installations d'écran ou de merlons quand les conditions techniques et économiques sont réunies pour améliorer les conditions de vie d'un ensemble de riverains.

#### Mi 2014 et fin 2014 :

Voie	Commune	Logements	Commentaires
A36	Burnhaupt le Bas	2	Tous les logements ont été protégés en 2014 (isolations de façades)
A36	Burnhaupt le Bas	2	Tous les logements ont été protégés (merlons)

De même, la société APRR a réalisé une étude d'identification de ses Points Noirs du Bruit.

Tous les PNB potentiels qui ont été identifiés ont fait l'objet d'une étude acoustique permettant la validation du caractère ayant-droit (niveaux sonores, antériorité, caractère d'habitation).

Tous les PNB dans le Haut-Rhin ont été traités en 2014.

APRR ne prévoit aucune acquisition de propriété dans le cadre de son plan de résorption des Points Noirs du Bruit.

APRR mène depuis les années 1990 un travail de résorption des points noirs du bruit en application de ses différents contrats d'entreprise. Ces programmes successifs ont permis le traitement de la majorité des problèmes de bruit sur le réseau concédé APRR.

#### Traitement des PNB

Aucun point noir bruit n'a été identifié sur le département Du Haut-Rhin depuis la prise en compte des nuisances sonores par la société APRR. De ce fait, aucun aménagement n'a été réalisé au cours de ces 5 dernières années.

## 6.2.2 Réseau routier non concédé

Route	Bâtiments PNB	Commentaires
RN66	300	Tous les logements sont en cours de protections (isolement de façade)
RN83	55	Tous les logements ont été protégés (écrans et merlons)
A35	15	Tous les logements sont en cours de protections. Au niveau d'Habsheim, les maisons ne respectent pas le critère d'antériorité et ne sont donc de fait pas PNB. Au niveau de Saint-Hippolyte, l'observatoire du bruit constate que 6 bâtiments sont soumis à des niveaux compris entre 65 dB(A) et 70 dB(A). Deux maisons sont en situation de PNB ferroviaire. La multi-exposition sur ce secteur devra donc être étudiée.

Des protections à la source ont été réalisées le long de la RN83 à Ostheim et Guémar en 2013 et 2014.

La résorption des points noirs bruit pour lesquels toutes les valeurs limites en Lden et Lnight étaient dépassées, le long de la RN 66 et des A35 et A36, a été réalisée en 2014 sur les communes de Vieux-Thann, Thann, Bitschwiller-les-Thann, Willer-sur-Thur, Moosch, Lutterbach et Saint-Louis, comprenant 1068 personnes contrôlées et/ou protégées 57 isolations de façades réalisées pour une dépense publique de 450 000 euros.

## 6.2.3 Réseau ferroviaire

### La résorption des situations critiques sur le réseau ferroviaire existant

#### Réalisation d'études acoustiques

Au-delà des évolutions apportées sur l'infrastructure ferroviaire dans le département du Haut-Rhin, des études acoustiques permettant d'évaluer l'exposition au bruit des riverains des voies ferrées ont été conduites.

Sont reprises ici uniquement les actions menées sur les voies cartographiées au sens de la directive européenne, à l'échéance 2012.

À partir des données de l'observatoire du bruit ferroviaire dans le Haut-Rhin, une hiérarchisation des sites les plus exposés au bruit a été établie à l'échelle du département du Haut-Rhin, puis de la Région Grand Est.

Afin de préciser les valeurs de l'observatoire du bruit ferroviaire (après actualisation des trafics futurs), diverses études acoustiques ponctuelles ont été menées sur les lignes ferroviaires L115000 et L001000 entre 2012 et 2018 dans le cadre de la politique nationale de résorption des points noirs du bruit ferroviaire.

Pour rappel, un point noir du bruit ferroviaire répond simultanément à 3 critères :

- bâtiment à usage d'habitation, de soins, santé, enseignement ou action sociale,
- exposé à des niveaux moyens de bruit supérieurs à 73 dB le jour et 68 dB la nuit,
- de construction antérieure au 6 octobre 1978,

Les chiffrages des bâtiments et logements « points noirs bruit » correspondent à la situation acoustique à l'horizon 2020 – à terme. Les protections proposées sont des isolations de façade et des écrans de protection (protection à la source). Les chiffres de trafic utilisés « à terme » pour les études acoustiques sont maximalistes et sont donc favorables pour la protection des bâtiments riverains de la voie ferrée : ces estimations permettent une protection acoustique optimale dans les communes concernées.

La SNCF poursuit son travail de recherche pour améliorer le matériel roulant.

Compte tenu du secteur exposé (traversée où l'implantation d'écrans ou buttes n'est pas possible du fait de l'emprise), l'isolement de façade reste préconisé. Le traitement de tous les logements par isolation de façade aurait un coût de presque 6M€.

Au niveau de Saint-Hippolyte, l'observatoire du bruit constate que 6 bâtiments sont soumis à des niveaux compris entre 65 dB(A) et 70 dB(A). Deux maisons sont en situation de PNB ferroviaire. La multi-exposition sur ce secteur devra donc être étudiée.

Subsistent comme Points Noirs du Bruit potentiels 1 181 logements le long des voies ferrées.

## **7 Programme d'actions de réduction des nuisances**

### **7.1 Mesures préventives**

#### **7.1.1 Mesures globales**

##### **7.1.1.1 Mise à jour du classement sonore des voies et démarche associée**

La Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin dispose d'un classement sonore des voies sur tout le département établi en 2013. Depuis cette date, les hypothèses ayant servi au classement ont pu évoluer (trafics, vitesses...), des voies nouvelles ont pu être ouvertes et des voies ont changé d'appellation. Certains points de l'arrêté préfectoral seraient éventuellement à modifier.

Pour garder toute son efficacité et sa pertinence, le classement sonore, principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures, doit être mis à jour.

La Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin programme la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres pour 2020.

Les communes concernées par cette révision seront consultées avant l'approbation des nouveaux arrêtés et devront intégrer le nouveau classement dans leur PLU par simple mise à jour.

SNCF Réseau transmettra à l'État les données d'entrée utiles à la révision du classement sonore des voies ferrées sur le territoire du département du Haut-Rhin. Ces éléments intégreront les nouvelles spécifications introduites par l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres.

#### **Financement des études nécessaires**

Les études nécessaires à la révision du classement sonore seront financées par l'État, sur des crédits du ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), direction générale de la prévention des risques (DGPR), programme 181 « protection de l'environnement et prévention des risques ».

#### **Contrôle des règles de construction, notamment de l'isolation acoustique**

Le respect des règles de construction des bâtiments et notamment ceux à usage d'habitation repose d'une part sur l'engagement pris par le maître d'ouvrage de respecter les dites règles lors de la signature de sa demande de permis de construire et d'autre part sur les contrôles a posteriori que peut effectuer l'État en application des dispositions de l'article L. 151-1 du Code de la Construction et de l'Habitation. Le contrôle porte sur les constructions neuves et notamment sur l'habitat collectif (public et privé), sur l'ensemble du département.

Le CEREMA effectue en liaison avec la DDT les vérifications sur place en présence du maître d'ouvrage, de l'architecte, voire du bureau de contrôle. Les rubriques contrôlées sont nombreuses : les gardes-corps, l'aération et ventilation des logements, la sécurité contre l'incendie, le transport du brancard, l'accessibilité, l'isolation acoustique et l'isolation thermique.

À la suite de la visite, un rapport et éventuellement un procès-verbal de constat sont établis par le CEREMA. Si des non-conformités sont relevées, il est demandé au maître d'ouvrage d'y remédier dans un délai raisonnable. Le suivi du dossier pour la remise en conformité est assuré par la DDT en lien avec le procureur de la république qui est destinataire du procès-verbal.

### **7.1.1.2 Mesures en matière d'urbanisme**

Les démarches nationales et européennes qui sont menées sur le département du Haut-Rhin permettent d'informer le public, et aux maîtres d'ouvrages, une mise en cohérence des plans d'actions de chacun. Ces diagnostics n'auront que peu d'influence sur les projets d'aménagement des collectivités territoriales, s'ils ne sont pas mis en perspective avec les autres problématiques de l'aménagement, dans les diagnostics territoriaux, dans les plans locaux d'urbanisme et dans les schémas de cohérence territoriaux, ceci dans le cadre d'une analyse systémique qui intègre toutes les données du développement urbain.

Sans cette mise en perspective, ces cartographies n'auront pas tout leur sens.

Un des objectifs est de prendre en compte notamment le bruit à chaque étape de l'élaboration du PLU et d'avoir une réflexion globale et prospective sur la commune au même titre que les autres thématiques de l'aménagement, d'examiner leurs interactions et de sortir ainsi des méthodes d'analyse cloisonnées.

La loi définit le rôle de l'État et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (PLU SCOT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux (à savoir équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la

qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes...) dans le respect des objectifs du développement durable, tels que définis à l'article L. 101-2 du Code l'Urbanisme.

L'implication de L'État dans la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme s'effectue à deux niveaux : le « porter à Connaissance » et l'association des services de l'État.

Le porter à Connaissance fait la synthèse des dispositions particulières applicables au territoire telles les directives territoriales d'aménagement, les dispositions relatives aux zones de montagne et au littoral (...), les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général... Il transmet également les études techniques dont dispose l'Etat en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

Ce « porter à Connaissance » de la DDT comporte un volet « bruit » et demande à être mis à jour et amélioré notamment dans la déclinaison des diagnostics (classement sonore, observatoire, directive, études acoustiques) sur le territoire des communes.

### **7.1.1.3 Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux**

La mise en place de la réglementation thermique 2012 qui est toujours en vigueur permet d'améliorer la qualité acoustique des bâtiments. Afin de remplir cet objectif, une attestation est à fournir lors du dépôt du permis de construire et une autre attestation de prise en compte de la réglementation acoustique est exigée à l'achèvement des travaux.

## **7.1.2 Sur le réseau routier du Haut-Rhin**

- **Mesure de réduction de vitesse sur toutes les routes secondaires à double sens (sans séparateur central)**

Sur les routes à 2x2 voies sans séparation physique, la vitesse a été abaissée de 10 km/h, faisant passer la vitesse maximale autorisée de 90 km/h à 80 km/h.

### **Financement :**

Cette mesure est financée par chaque gestionnaire de la voie concernée, sur le réseau routier national, c'est l'État.

- **Réfection des chaussées autoroutières**

## **Réseau concédé du Haut-Rhin**

En 2019, la société APRR va mettre à jour des cartographies acoustiques selon la nouvelle méthodologie européenne CNOSSOS et poursuit son programme d'entretien de chaussée pour maintenir les couches de roulement dans le niveau de performance sécurité exigé.

Le renouvellement des parties de couche de roulement est programmé mais non diffusable à ce jour.

L'A36 n'a pas fait l'objet d'opérations de résorption du bruit à la source par des isolations de façade ou d'abaissement du niveau sonore puisqu'aucun PNB n'a été identifié sur le tracé lors de la précédente modélisation acoustique.

### **Financement :**

Le financement de ces mesures est un financement 100 % APRR. La maîtrise d'ouvrage des opérations est assurée par APRR.

### **Réseau non concédé du Haut-Rhin**

De nouvelles méthodes communes d'évaluation du bruit viennent d'être publiées au niveau européen : elles vont permettre de mesurer beaucoup plus facilement l'exposition au bruit. Il est indispensable de disposer de données comparables pour formuler des politiques de réduction des nuisances sonores qui constituent un problème grandissant en termes de santé et d'économie en Europe. Ces nouvelles méthodes, appelées méthodes communes d'évaluation du bruit (CNOSSOS-EU) évaluent le bruit causé par le trafic routier, ferroviaire et aérien et par l'industrie. Les effets sur la santé d'une exposition à des nuisances sonores seront également mesurés. Elles fourniront des données cohérentes et comparables sur les niveaux de bruit auxquels les Européens sont exposés. L'utilisation de ces nouvelles méthodes permettront d'établir la prochaine cartographie européenne stratégique du bruit.

## **7.1.3 Sur le réseau ferroviaire**

### **7.1.3.1 Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié**

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et le prévoir, et de mieux le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires, le bruit de roulement généré par le contact roue/rail et le bruit aérodynamique. Localement peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'art métalliques, les appareils de voie (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon.

Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation. A faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 et 300 km/h le bruit de roulement constitue la source principale et au-delà de 300 km/h les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par SNCF réseau. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ».

Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (référence « Méthodes et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » produit par SNCF/État du 15/10/2012).

### **7.1.3.2 La réglementation française, des volets préventifs efficaces :**

Depuis la loi bruit et ses décrets d'application (articles L. 571-9 et R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement), SNCF réseau est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisance est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics)

et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections...).

Depuis la loi bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application (articles L. 571-10 et R. 571-32 à R. 571-43 du code de l'environnement), les voies ferrées sont classées par les préfets au titre des voies bruyantes. Les données de classement seront mises à jour par SNCF réseau pour tenir compte des évolutions en termes de matériels et de flux.

#### **7.1.3.3 La résorption des situations critiques sur le réseau existant :**

Si les 2 grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, SNCF réseau a terminé la cartographie et le décompte des Points Noirs du Bruit existants sur l'ensemble de la région Grand Est.

Pour le traitement par écrans ou modelés, SNCF réseau et l'État financent 50% du coût des protections, le reste étant à la charge des collectivités locales (Région, Département, Commune).

Pour le traitement par isolation de façade exclusif, l'État propose des subventions aux propriétaires à hauteur minimale de 80% du coût des travaux plafonné.

Pour les isolations de façade complémentaires associées à des écrans, le financement est basé sur la même répartition que les écrans.

#### **7.1.3.4 Les solutions traditionnelles de réduction du bruit ferroviaire :**

##### Actions sur les infrastructures existantes :

Les grandes opérations de renouvellement, d'électrification, de simplification du réseau ferroviaire sont porteuses d'actions favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois.



*Rails courts sur traverses bois*

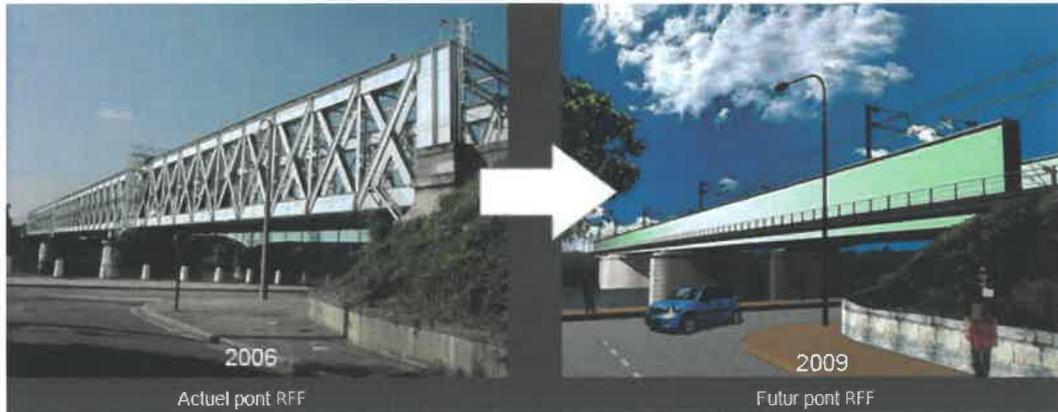


*Longs Rails soudés sur traverses béton*

En plus du renouvellement de voie qui les accompagne couramment, les opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

Le remplacement d'ouvrage d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins vibrante, qui peut réduire jusqu'à 10dB(A) les niveaux d'émission.

Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.



*Exemple de changement de pont métallique à Oissel*

Le recours au meulage acoustique des rails est une solution de réduction du bruit qui mérite d'être nuancée. C'est une solution locale qui peut apporter un gain supplémentaire de l'ordre de 2dB(A) lorsqu'elle est combinée à l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur le matériel. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est-à-dire souvent la nuit. Son efficacité est limitée dans le temps (de l'ordre de 6 mois).



*Train meuleur de rails (Scheuchzer S.A.)*

Suite au programme de recherche européen Silent Track (relatif à l'infrastructure) qui avait pour objectifs de trouver des solutions pour réduire le bruit de roulement, SNCF réseau a mené des expérimentations sur les absorbeurs sur rail sur des sites tests, mais les résultats ne permettent pas de retenir ce dispositif dans le catalogue « type » de protections acoustiques efficaces dans l'état actuel des éléments disponibles.

Cet élément technique placé sur l'âme du rail, en dehors des zones d'appareils de voie, a pour but d'absorber les vibrations ; elle a été homologuée sur le réseau français et conduit à des réductions comprises entre 1 et 4dB(A), mais seulement dans des situations particulières dépendantes de l'armement de la voie.



*Exemples d'absorbeurs sur rail (Corus et Socitec)*

Actions sur les projets d'aménagement d'infrastructures existantes et de lignes nouvelles :

Les aménagements de lignes nouvelles bénéficient d'une conception technique qui permet grâce à un axe en plan et un profil en long optimisés de limiter leur impact acoustique.

Malgré une conception géométrique optimisée, si les seuils réglementaires risquent d'être atteints ou dépassés, SNCF réseau met en place des mesures de réduction adaptées qui peuvent prendre la forme de protections passives (écrans ou modelés acoustiques) ou de renforcement de l'isolation des façades. Une protection par écran ou modelé permet d'obtenir une réduction de 5 à 12dB(A) en fonction du site.



*Exemples d'écrans acoustiques à Aiguebelle et Moirans*

L'aménagement de voies existantes (comme la création d'une 3ème voie, ...) est aussi l'occasion d'améliorer la situation acoustique préexistante, le respect de seuils acoustiques réglementaires étant également une obligation.

**7.1.3.5 Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes :**

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, SNCF réseau participe à plusieurs programmes de recherche français ou européens qui proposent aujourd'hui de nouvelles pistes techniques intéressantes pour réduire le bruit ferroviaire.

### Actions sur les infrastructures existantes :

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier. Des travaux de recherches récents menés par la direction de la recherche de la SNCF pour le compte de SNCF réseau ont permis d'établir une méthodologie fiable pour la caractérisation et le traitement des ponts métalliques du réseau ferré national. Quelques ouvrages ont bénéficié de ces solutions qui consistent notamment à poser des absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages (dispositif placé en bordure du rail dont le rôle est d'absorber les vibrations), le remplacement des systèmes d'attache des rails et la mise en place d'écrans acoustiques absorbants.

SNCF réseau a engagé un programme de recherche spécifique pour réduire le bruit des triages qui provoquent un crissement aigu lié au frottement de la roue sur le rail freineur. Plusieurs solutions ont été expérimentées et le sont encore, comme la pose d'écran acoustique au droit des freins de voie, l'injection d'un lubrifiant (abandonnée) ou encore la mise en œuvre d'un rail freineur rainuré en acier. Mais ces solutions ne sont pas encore opérationnelles.



*Rail freineur (gare d'Antwerpen)*

SNCF réseau a également mis au point une solution d'écran bas d'une hauteur inférieure à 1m, placé très près du rail. Cette solution non encore homologuée en France montre son intérêt lorsqu'elle est combinée à un carénage du bas de caisse des trains, mais ne permet pas de réaliser pour le moment certaines actions de maintenance des voies.

### Actions sur le matériel roulant :

SNCF réseau participe au programme de recherche européen Silent Freight (relatif au matériel fret roulant) qui a pour objectifs de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de systèmes à jonc après usinage d'une gorge...), en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.

## **7.2 Mesures curatives**

### **7.2.1 Mesures curatives sur le réseau routier**

- Mesures de protection ou de réduction à la source
  - *Merlons ou écrans acoustiques*

### **Infrastructures routières concédées**

Aucune évolution du tracé n'a été constaté depuis le précédent PPBE. Pas de modification de la limitation de vitesse au droit des diffuseurs de Mulhouse Lutterbach et de Burnhaupt.

### **Infrastructures routières non concédées**

Construction en 2020 (sous réserve de crédit) d'un écran de protection phonique de 2,35 m de haut sur 650 m de long entre PR 101+050 et 101+70 en rive nord de l'A36 au niveau de la commune de Lutterbach. Aucune autre protection sonore n'est prévue dans le cadre de l'opération en cours de mise en 2x3 voie de l'A36 inscrite dans le CPER.

Pour le mur anti-bruit de Houssen, des crédits ont été demandés au ministère mais n'ont pas encore été accordés.

L'actuelle plateforme douanière A35/Saint-Louis va être aménagée et a fait l'objet d'une étude acoustique afin de vérifier les limitations réglementaires si l'impact acoustique de la transformation est significatif et de déterminer les niveaux sonores qui s'imposent alors au maître d'ouvrage (article L571-9 du code de l'environnement et ses textes d'application).

Si l'impact du bruit de circulation des PL ne compromet pas le respect du niveau sonore admissible pour les habitations voisines, les mesures révèlent également que durant la nuit, le stationnement de camions frigorifiques à un emplacement non autorisé entraîne une gêne de voisinage significative avec une émergence des niveaux de bruit de presque 10 dB(A) au niveau des immeubles lorsque les compresseurs se mettent en fonctionnement.

L'État a donc revu le positionnement de places de stationnement réservées aux transports frigorifiques au sein de plate-forme permettant de réduire significativement cette nuisance sonore particulière.

### **Financement :**

Pour les réseaux routiers nationaux non concédés, les opérations sont financées dans le cadre de plan Etat-région.

#### ■ Résorption de points noirs du bruit

##### ➤ *Isolations de façades proposées*

Dans le cadre des mesures de résorptions des points noirs du bruit (PNB), dans le département du Haut-Rhin, deux types de mesures sont prévues :

- l'identification des logements et bâtiments qui pourraient être traités.

L'identification des bâtiments potentiellement PNB est réalisée en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façades des habitations.

Tous les bâtiments à caractère potentiel d'habitation, d'enseignement ou de soins/santé présentant l'un des dépassements de seuils suivants ont été retenus comme Point Noir Bruit potentiel :

- $L_{den}$  égal ou supérieur à 68dB(A) ;
- $L_n$  égal ou supérieur à 62dB(A) ;
- $L_{Aeq}(22-6h)$  égal ou supérieur à 65dB(A) ;
- $L_{Aeq}(6-22h)$  égal ou supérieur à 70dB(A).

Les bâtiments agricoles, industriels et commerciaux ne répondant pas à la notion de point noir du bruit sont exclus.

- mettre en place les mesures de traitement par les travaux d'isolation.

### **Infrastructures routières concédées**

APRR, dans le cadre du dispositif de résorption des points noirs du bruit, a procédé sur l'A36 à plusieurs opérations de résorption du bruit à la source par des isolations de façades. Aucun PNB n'a été identifié sur le tracé lors de la précédente modélisation acoustique. Sur ces opérations antérieures, APRR a financé 100% des travaux d'isolations de façade.

### **Infrastructures routières non concédées**

Certains logements identifiés n'ont pas pu prétendre à l'isolation de leur logement dans le cadre du dispositif de résorption des points noirs du bruit. Ceux-ci peuvent éventuellement y prétendre dans le cadre des campagnes qui seront menées dans les 5 prochaines années.

Au droit de Saint-Hippolyte, l'observatoire du bruit constate que 6 bâtiments sont soumis à des niveaux compris entre 65 dB(A) et 70 dB(A). Deux maisons sont en situation de PNB ferroviaire. La multi-exposition sur ce secteur devra donc être étudiée.

### **Financement :**

#### **Réseau routier concédé :**

Le traitement des PNB a été assuré jusqu'à présent à 100% par APRR.

APRR attend la nouvelle cartographie du bruit pour établir un futur éventuel programme non encore établi.

#### **Réseau routier non concédé :**

Sur le réseau routier national non concédé (autoroutes) : Le financement des études et éventuellement de l'isolation de façades des logements sera assuré par des crédits du ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), direction générale de la prévention des risques (DGPR), programme 181 « protection de l'environnement et prévention des risques ».

➤ *Acquisitions foncières :*

#### **Réseau routier concédé :**

APRR ne prévoit aucune acquisition de propriété dans le cadre de son plan de résorption des Points Noirs du Bruit.

### **Réseau routier non concédé :**

Aucune acquisition de propriété dans le cadre du plan de résorption des Points Noirs de Bruit n'est envisagée.

## **7.2.2 Mesures curatives sur le réseau ferroviaire**

Travaux programmés jusqu'en 2023 :

L115000 :

2019 : Renouvellement de 10 appareils de voie (4 à Rouffach, 6 à Bollwiller) - 7,6 M€

2020 : Renouvellement de 8 appareils de voie à Mulhouse - 7,6 M€

2021 : Renouvellement de 8 appareils de voie à Colmar et Renouvellement Voie Ballast (RVB) des voies à quai - 8 M€

2021 : Renouvellement de 8 appareils de voie à Mulhouse et RVB des voies à quai – 6,4 M€

2022 : Renouvellement de 3 appareils de voie à Lutterbach – 2,5 M€

2024 : RVB des voies bis de Rouffach et Bollwiller – 5,5 M€

L1000 :

2022 : RVB des voies bis à Altkirch et 2 renouvellements d'appareils de voie à Altkirch – 3,3 M€

## **7.3 Justification du choix des mesures programmées ou envisagées**

Le choix des mesures de réduction fait l'objet d'une politique homogène affichée au niveau national. Ces choix mettent en avant l'intérêt des protections à la source mais maintiennent un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et économiquement justifié.

## **8 Bilan de la consultation du public**

### **8.1 Modalités de la consultation**

En application de la procédure, la consultation du public s'est déroulée du 19 août 2019 au 19 octobre 2019. Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans les journaux « l'Alsace » (édition du 31/07/19) et les « Dernières Nouvelles d'Alsace » (édition du 02/08/19).

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public par voie électronique sur le site internet des services de l'Etat : <http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Routes-et-voies-ferrees>

Une adresse mail permettait le recueil des observations. Cette adresse électronique avait été diffusée dans l'avis de presse pour recueillir les observations du public.

### **8.2 Remarques du public**

Aucune Observations n'a été émise du public.

### **8.3 Réponses des gestionnaires aux observations**

*Sans objet*

### **8.4 Prise en compte dans le PPBE de l'État**

Considérant qu'aucune remarque n'a été faite lors de la consultation du public, que la rédaction du projet de PPBE de l'Etat et de son contenu sont conformes à la réglementation, le PPBE a été mis à l'approbation du préfet du Haut-Rhin.

Le PPBE a été approuvé par le préfet le 11 décembre 2019.

Il est publié sur le site internet des services de l'Etat à l'adresse suivante :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Routes-et-voies-ferrees>

## 9 Glossaire

<b>ADEME</b>	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
<b>BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT</b>	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale
<b>CRITERES D'ANTERIORITE</b>	Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs
<b>dB(A)</b>	Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique)
<b>Hertz (Hz)</b>	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son
<b>ISOLATION DE FACADES</b>	Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment
<b>LAeq</b>	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T ; a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles
<b>Lday</b>	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h
<b>Lden</b>	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit)
<b>Ln</b>	Niveau acoustique moyen de nuit
<b>MERLON</b>	Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée
<b>OMS</b>	Organisation mondiale de la santé
<b>Pascal (Pa):</b>	Unité de mesure de pression équivalant 1newton/m <sup>2</sup>
<b>POINT NOIR DU BRUIT</b>	Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites,

soit 70 dB(A) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h) et qui répond aux critères d'antériorité

**POINT NOIR DU BRUIT DIURNE**

Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite diurne est dépassée

**POINT NOIR DU BRUIT NOCTURNE**

Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée

**SNCF réseau**

Organisme propriétaire et gestionnaire des voies ferrées nationales.

**TMJA**

Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier

**ZONE DE BRUIT CRITIQUE**

Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres

**ZUS**

Zones urbaines sensibles ; Ce sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires