

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Synthèse

Echéance 4
2024-2029

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

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
QU'EST-CE QUE LE PPBE ?	4
1 PRESENTATION DU TERRITOIRE DE LA METROPOLE ET SON ENVIRONNEMENT SONORE.....	5
1.1 Synthèse des résultats de la cartographie du bruit stratégique sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence	6
1.2 Exposition de la population et des établissements sensibles	6
1.3 Evaluation des effets nuisibles sur la santé.....	7
2 IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX ET DES ZONES CALMES	7
2.1 Les zones à enjeux de la Métropole Aix-Marseille-Provence	7
2.1.1 Méthodologie	7
2.1.2 Répartitions des Zones à Enjeux par sources de bruit	7
2.2 Les Zones à Enjeux des Grandes Infrastructures de Transport Terrestre (ZE GITT) gérées par la Métropole Aix-Marseille-Provence	9
2.3 Prise en compte des « Zones Calmes »	10
3 BILAN DES ACTIONS REALISEES AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES	12
4 PLAN D'ACTION SUR 5 ANS (2024-2029).....	13
4.1 Les mesures programmées par la Métropole Aix-Marseille-Provence	13
4.2 Les mesures programmées par les gestionnaires d'infrastructures bruyantes du territoire pour les 5 ans à venir.....	21
CONCLUSION.....	21

INTRODUCTION

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le bruit représente le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe, derrière la pollution atmosphérique. La cartographie du bruit, validée en 2021 et 2022 par le Conseil métropolitain, montre que, sur notre territoire, le bruit routier est la première source de nuisances sonores occasionnées par les infrastructures de la Métropole. En effet, il soumet environ 5 % de la population, ainsi que 160 établissements d'éducation ou de santé, à des niveaux sonores moyens sur 24h (indicateur Lden) supérieurs à la valeur limite réglementaire. Le bruit aérien est la seconde source de nuisances sonores.

Afin d'améliorer la situation, la Métropole Aix-Marseille-Provence doit élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement à l'échelle des 92 communes de son territoire (PPBE « Agglomération »), pour l'ensemble des sources de bruit routier, ferré, aérien et industriel.

QU'EST-CE QUE LE PPBE ?

Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est un document stratégique sur un territoire ou une infrastructure pour la gestion du bruit dans l'environnement. C'est l'outil de proposition et d'orientation d'actions de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement.

A ce titre, il propose d'une part, un diagnostic des zones à enjeux et des zones calmes du territoire métropolitain et fait l'inventaire des actions en faveur de la réduction de bruit ou de sa prévention réalisées depuis 10 ans, et celles prévues pour les 5 années à venir, portées par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures bruyantes.

Il présente, d'autre part, une partie spécialement dédiée au diagnostic et aux initiatives portées par la Métropole sur le réseau de grandes infrastructures dont elle assure la gestion, ainsi que sur celles gérées par les 7 communes du territoire soumises aux obligations de la Directive européenne.

Pour rappel, l'objet du PPBE se limite au bruit des infrastructures. Il ne prend pas en considération les bruits de proximité ou des activités militaires.

Par ailleurs, le PPBE n'est pas un document opposable au niveau du droit, notamment en termes d'urbanisme, contrairement au classement sonore des infrastructures de transport (arrêtés préfectoraux et obligation d'être annexé aux Plans Locaux d'Urbanisme).

1 PRESENTATION DU TERRITOIRE DE LA METROPOLE ET SON ENVIRONNEMENT SONORE

La Métropole Aix-Marseille-Provence a été créée le 1^{er} janvier 2016 et résulte de la fusion de 6 anciens Etablissements Publics de Coopération Intercommunale.

Elle regroupe un territoire qui s'étend sur plus de 3.149 km², soit les deux tiers de la superficie des Bouches-du-Rhône. En 2019, date de référence pour l'établissement des Cartes de Bruit Stratégiques, elle comptait 1.836.150 d'habitants répartis sur 92 communes.

Du fait des nombreuses infrastructures de transports du territoire et leur proximité avec la population, les effets nuisibles du bruit toutes sources confondues, affectent environ 280.000 personnes soit 15,3 % de la population. Ils sont causés, très majoritairement, par la circulation routière. Celle-ci expose près de 210.000 habitants à une forte gêne, 48.000 à des troubles du sommeil, ainsi qu'une centaine à des troubles cardiovasculaires, ce qui représente au total 251.000 personnes, soit 13,7 % de la population.

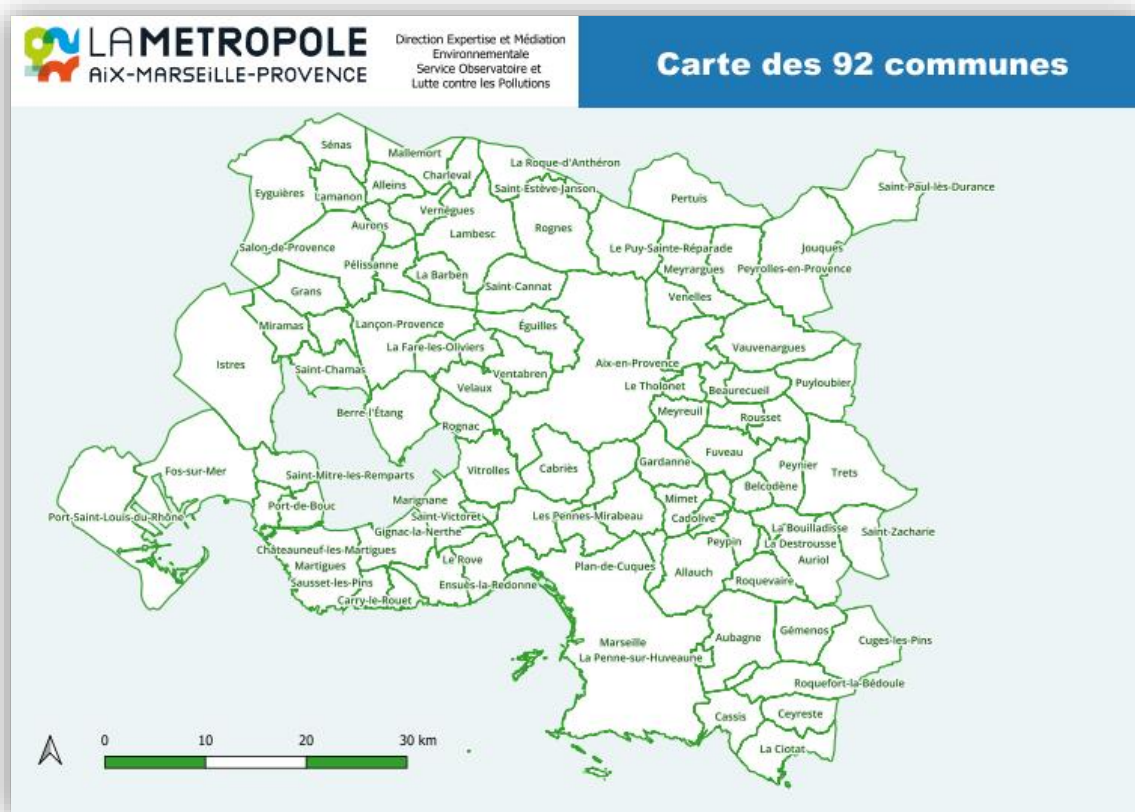


Figure 1 : Carte des 92 communes de la Métropole Aix-Marseille-Provence

1.1 Synthèse des résultats de la cartographie du bruit stratégique sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence

La Métropole Aix-Marseille-Provence a approuvé ses Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) relatives aux bruits routier, industriel et aérien à l'occasion du Conseil de Métropole du 19 novembre 2021 (délibération n° TCM-009-10711/21/CM). Les Cartes de Bruit Stratégiques liées aux nuisances issues du bruit ferré ont, quant à elles, été approuvées lors du Conseil de Métropole du 15 décembre 2022 (délibération n° TCM-001-13070/22/CM).

Pour rappel, les Cartes de Bruit Stratégiques visent à donner une représentation de l'exposition des populations et des établissements sensibles (enseignement et santé) au bruit des infrastructures de transports (routier, ferroviaire, aérien) et des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE-A). La cartographie de bruit stratégique est un outil de diagnostic macroscopique de l'environnement sonore produit par modélisation.

L'intégralité des CBS de la Métropole sont accessibles au public via le lien Internet suivant :

<https://ampmetropole.fr/missions/strategie-environnementale/environnement-sonore-et-lutte-contre-le-bruit/>

1.2 Exposition de la population et des établissements sensibles

Le décompte de la population et des établissements dits « sensibles » exposés a été réalisé pour chaque famille de source de bruit et par indicateur (Lden et Ln) sur l'ensemble du territoire ainsi que pour chaque commune.

Le bruit routier est la première source de nuisances sonores occasionnées par les infrastructures à l'échelle de la Métropole. En effet, il soumet environ 99.000 personnes (soit 5 % de la population), ainsi que 160 établissements d'éducation ou de santé, à des niveaux sonores moyens sur 24h (indicateur Lden) supérieurs à la valeur limite réglementaire.

Le bruit aérien est la seconde source de nuisances sonores. Le dépassement des valeurs limites concerne en moyenne 17.000 personnes sur 24h, soit 1 % de la population et 15 établissements sensibles (2 établissements de santé, ainsi qu'environ 6.000 personnes sur la période de nuit et 4 établissements sensibles).

1.3 Evaluation des effets nuisibles sur la santé

Sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence, les effets nuisibles du bruit, toutes sources confondues, affectent environ 280.000 personnes soit 15,3 % de la population.

Ils sont causés, très majoritairement, par la circulation routière. Celle-ci expose près de 210.000 habitants à une forte gêne, 48.000 à des troubles du sommeil, ainsi qu'une centaine à des troubles cardiovasculaires, ce qui représente au total 251.000 personnes, soit 13,7 % de la population.

Les bruits ferré et aérien présentent également des effets nuisibles en occasionnant une forte gêne ou de fortes perturbations du sommeil pour près de 22.000 personnes, soit 1,2 % de la population concernant le bruit ferroviaire et 7.100 personnes, soit 0,4 % de la population pour le bruit aérien.

2 IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX ET DES ZONES CALMES

2.1 Les zones à enjeux de la Métropole Aix-Marseille-Provence

2.1.1 Méthodologie

Afin de caractériser les Zones à Enjeux, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'est appuyée sur une analyse croisée de données sonores et urbaines. Les secteurs identifiés comme Zones à Enjeux remplissent les conditions suivantes :

1. Surexposition au bruit
2. Situation en zone urbaine dense
(densité de population supérieure à 1.500 habitants/km² conformément aux critères de l'INSEE)
3. Présence de bâtiments sensibles (habitations, établissements d'éducation ou de santé) antérieurs à 1979¹.

2.1.2 Répartitions des Zones à Enjeux par sources de bruit

Tenant compte des critères proposés ci-dessus, les Zones à Enjeux exposées au bruit routier ont été identifiées sur le territoire métropolitain. 54 communes de la Métropole sur 92 sont concernées :

¹ Période correspondant à la publication du premier texte français visant à réduire l'exposition au bruit des infrastructures. Il s'agit de l'Arrêté du 6 octobre 1978, relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.

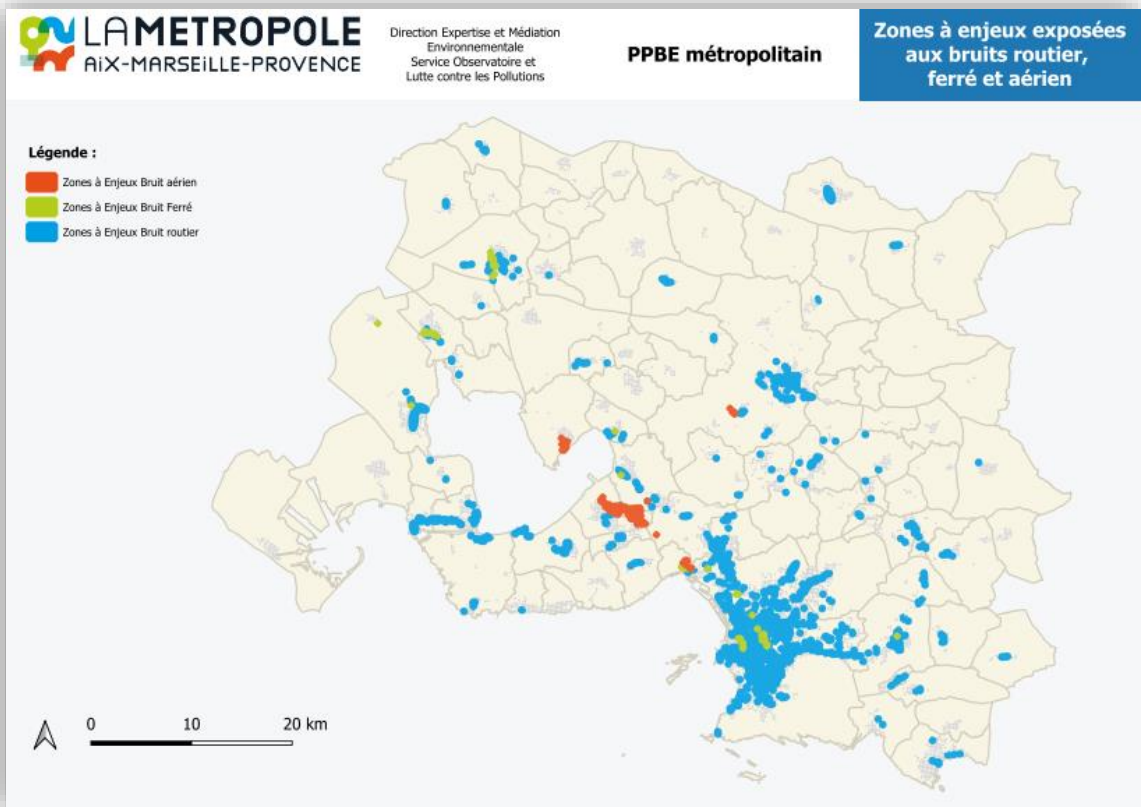


Figure 2 : Zones à enjeux bruits routier, ferré et aérien

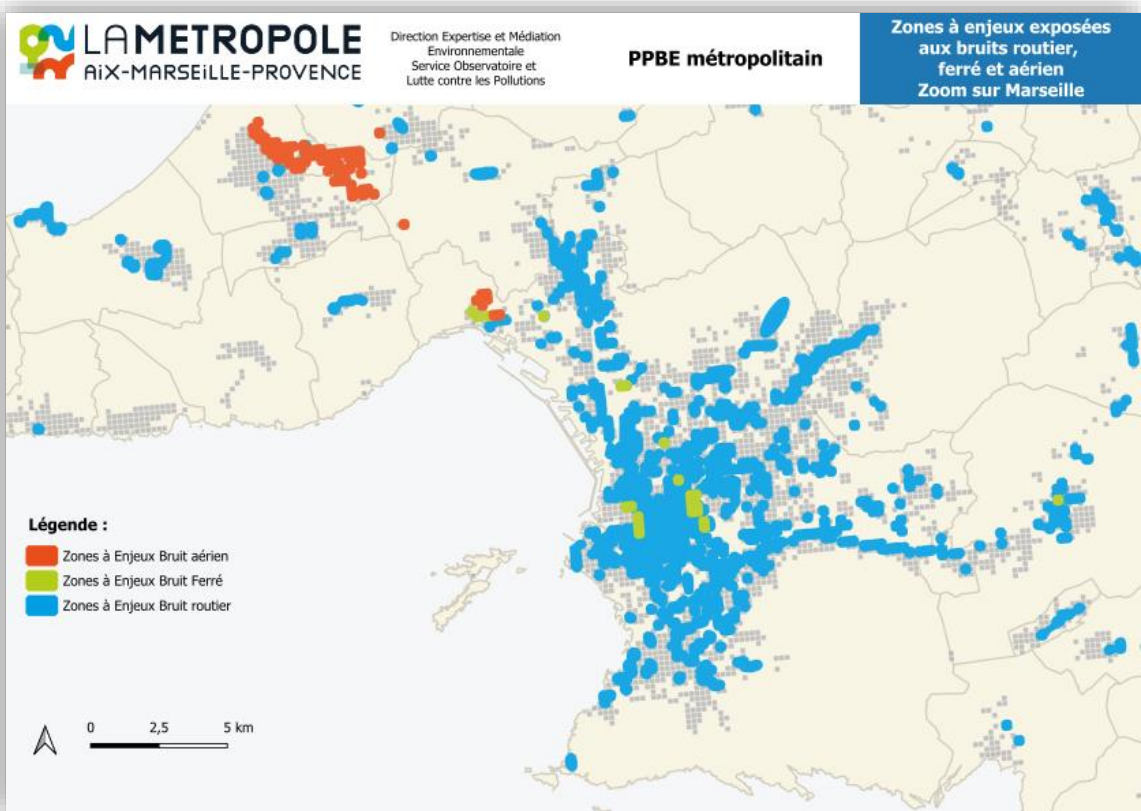


Figure 3 : Zones à enjeux bruits routier, ferré et aérien - Zoom sur Marseille

2.2 Les Zones à Enjeux des Grandes Infrastructures de Transport Terrestre (ZE GITT) gérées par la Métropole Aix-Marseille-Provence

Les Grandes Infrastructures, gérées par la Métropole, représentent 338 km de voies situées sur les communes de Cassis, Istres, Marseille, Miramas, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons².

Les critères visant à identifier les ZE GITT sont les suivants :

1. Présence de bâtiments sensibles (habitations, établissements de soin ou d'éducation) surexposés au bruit des grandes infrastructures du réseau routier géré par la Métropole
(Cf. : § 2.3 Valeurs des dépassements de seuil de bruit)
2. Situation en zone urbaine dense
(densité de population supérieure à 1.500 habitants/km² conformément aux critères de l'INSEE).

Les secteurs ainsi identifiés ont été classés suivant 3 priorités, en fonction du nombre d'habitants surexposés au bruit.

Tenant compte des critères proposés ci-dessus, les voies situées dans les Zones à Enjeux des grandes infrastructures, gérées par la Métropole, sont réparties de la façon suivante :

Priorité 1 :

82 km de voies sur Marseille sont situés dans des Zones à Enjeux de Priorité 1.

Priorité 2 :

133 km de voies sont situés dans des Zones à Enjeux de Priorité 2, dont 126 km sur Marseille et 6 km sur Istres.

Priorité 3 :

67 km de voies sont situés dans des Zones à Enjeux de Priorité 3, dont 49 km sur Marseille, 16 km sur Istres, 1 km sur Plan de Cuques et 1 km sur Septèmes-les-Vallons.

² Il est à noter que la situation de référence des CBS 4, fournie par l'Etat, remonte à 2020. Depuis cette date, la domanialité des grandes infrastructures du territoire a été profondément remaniée en raison de l'application des lois Notre et Maptam. Dans ce contexte, la gestion des voies urbaines a fait l'objet d'un nombre de transferts significatifs du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône vers la Métropole et entre la Métropole et les communes du territoire.

La situation n'étant pas stabilisée, les enjeux sur les grandes infrastructures, transférées depuis 2020, ne sont pas traités dans le cadre du présent diagnostic.

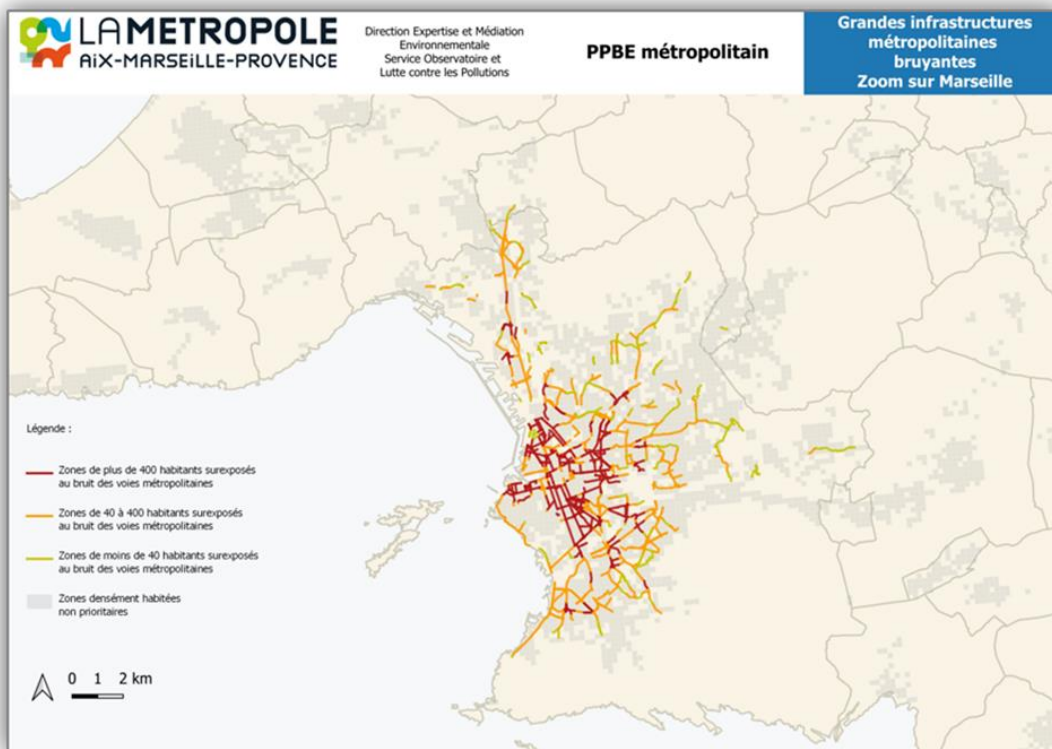


Figure 4 : Grandes infrastructures métropolitaines bruyantes - Priorités 1, 2 et 3

2.3 Prise en compte des « Zones Calmes »

La notion de Zone Calme est introduite par la Directive Européenne et fait référence à des espaces où l'environnement sonore est maîtrisé, offrant un refuge contre les nuisances sonores, et plus largement sensorielles.

Les critères sont laissés à la libre appréciation des autorités compétentes. Si les critères acoustiques sont prépondérants dans le choix, ils ne suffisent pas à définir une Zone Calme. En effet, les caractéristiques physiques des sons n'expliquent qu'une partie de la gêne ressentie. Le bruit est une notion relative, très dépendante de la perception de chacun. A ce titre, les zones calmes peuvent être des zones faiblement exposées au bruit mais aussi des zones où la sensation de calme est importante.

Afin d'établir un diagnostic des Zones Calmes, la Métropole a choisi de porter une attention particulière aux Zones Calmes en milieu urbain. Pour ce faire, un focus sur les parcs et les jardins publics, en tant qu'espaces de ressourcement « potentiels », a été effectué. En effet, les résultats du diagnostic des Zones à Enjeux indiquent que la majorité des personnes surexposées au bruit réside dans les grands centres-villes. La proximité d'espaces de répit, pour ces populations, représente donc un enjeu important.

Il est proposé de considérer, en tant que Zones Calmes, les secteurs répondant à minima à l'une des deux catégories suivantes :

1. Zones de « moindre bruit » :

Elles prennent en considération les secteurs dont le niveau moyen d'exposition sur 24h est inférieur à 55 dB(A), toutes sources de bruit confondues (bruit routier, ferré, aérien, industriel).

L'analyse de la carte de cumul de bruit du territoire montre qu'environ 31 % de la population du territoire réside dans une Zone de « moindre bruit », soit 8,4 % du parc de logements, dont 15 % des habitations individuelles et 5,4 % des appartements de la Métropole.

En milieu urbain, 70 % des zones pavillonnaires (soit 20 % des zones habitées) bénéficient d'une ambiance sonore apaisée. En revanche, les secteurs densément peuplés et les centres-villes sont majoritairement exposés au bruit. Seulement 41 % sont situés dans une Zone de « moindre bruit ».

2. Parcs et jardins en tant qu'espaces de ressourcement « potentiels » :

Espaces urbains ouverts au public :

- à dominante végétale
- délimités et aménagés pour l'accueil gratuit des visiteurs
- à vocation naturelle, culturelle, sportive, ou de détente
- susceptibles de disposer d'une perception favorable du public en termes de :
 - tranquillité,
 - qualité paysagère,
 - conditions d'accessibilité (temps de déplacement par exemple),
 - aménagement, équipements,
 - entretien, propreté, sécurité,
 - usages, etc.

Les friches, terrains vagues, jardins familiaux, espaces privés des copropriétés, etc. sont exclus de cette définition.

Ainsi, près de 900 parcs et jardins sur environ 1.000 ha, répondant aux critères précités, ont été identifiés.

Un petit nombre (17 %) représentent 78 % de la superficie des espaces de répit potentiel. Il s'agit de parcs de grande taille et de parcs publics ouverts sur un espace naturel ou le littoral.

85 % de la population métropolitaine a accès, à pied, à un espace de répit potentiel en moins de 15 minutes, mais seulement 52 % ont accès à un grand parc. Par ailleurs, près des deux tiers de la population (61 %) accèdent à un espace de répit potentiel en moins de 5 minutes à pied.

On constate, d'une part, que les centres-villes sont inégalement dotés et que certaines zones bruyantes ne sont pas compensées par l'accès à une zone de répit potentiel.

D'autre part, plus de la moitié (59 %) des espaces de répit potentiel et de ressourcement sont exposés au bruit des infrastructures.

856 PARCS ET JARDINS PUBLICS SUR AIX-MARSEILLE PROVENCE

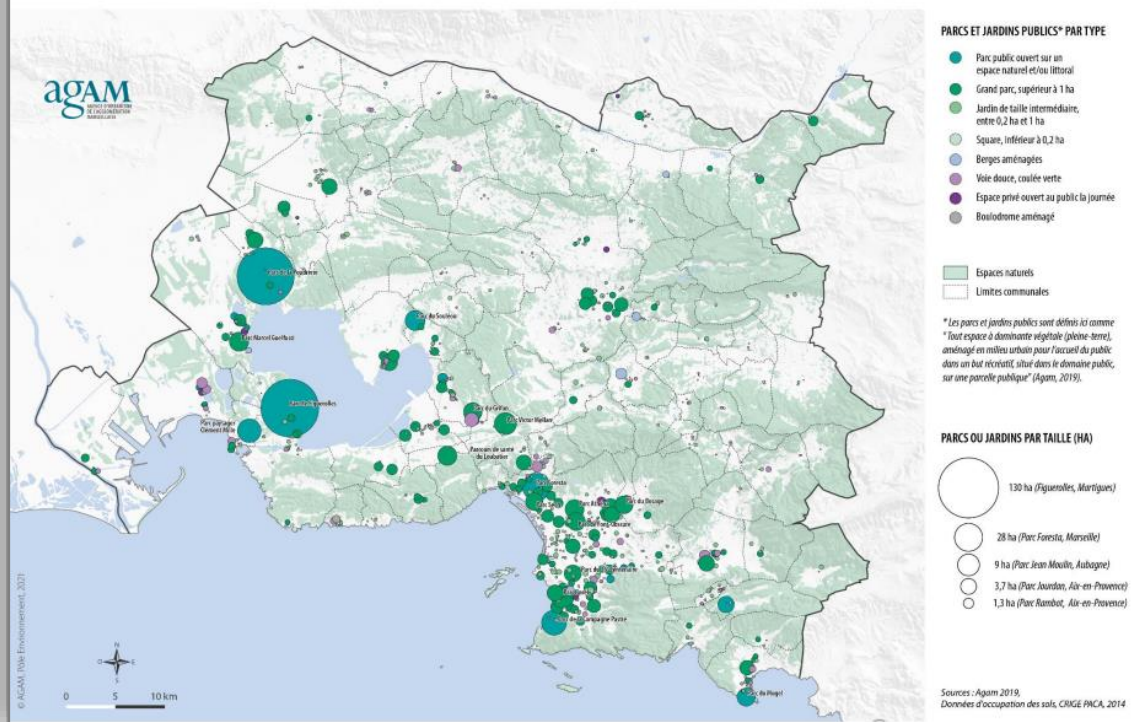


Figure 5 : Recensement des parcs et jardins publics de la Métropole

3 BILAN DES ACTIONS REALISEES AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES

Les actions de lutte contre les nuisances sonores peuvent être classées en deux catégories : **les actions de traitement du bruit à la source et correctives, et les actions stratégiques et de prévention.**

La Métropole a recensé les actions portées par l'ensemble des gestionnaires de son territoire mises en œuvre depuis 10 ans et pour les 5 prochaines années. Cet état, exposé sous forme de tableaux synthétiques, montre qu'une dynamique territoriale est en place depuis de nombreuses années. Ainsi, près de 10 opérations de traitement de bruit ont été conduites ou sont actuellement programmées sur le territoire, permettant la protection d'environ 1.000 logements et 2 écoles pour un coût approximatif de 21,4 millions d'euros, partagés selon les gestionnaires.

En complément, le développement d'outils de connaissance, comme l'Observatoire du bruit, ou la réalisation d'études acoustiques, est venu compléter utilement les actions de traitement à la source.

Le bruit fait également l'objet d'une prise en compte dans les différents documents stratégiques et de planification de la Métropole :

- l'axe 3 du SCoT, pour une Métropole résiliente, indique « proposer un cadre de vie favorable au bien-être et à la santé des habitants en réduisant les pollutions »
- une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur la thématique de l'Urbanisme Favorable à la Santé dans le PLUi de Marseille Provence
- l'intégration volontariste de l'environnement sonore dans le Plan Climat Air Energie de la Métropole
- de nombreuses actions du plan de mobilité qui concourent à la réduction des nuisances sonores : réduction de la place de la voiture par le développement des modes actifs, des transports en commun...

Enfin, plusieurs actions d'éducation et de sensibilisation au grand public et aux scolaires ont lieu sur le territoire : ballades sonores, conceptions d'outils pédagogiques, animations scolaires.

Concernant les autres sources de bruit sur lesquelles la Métropole n'est pas directement gestionnaire, plusieurs actions ont également été conduites comme le renouvellement du parc roulant ou la modernisation de voies pour la SNCF, le renforcement de mesures acoustiques ou la mise en place des procédures de vols pour le bruit aérien.

4 PLAN D' ACTIONS SUR 5 ANS (2024-2029)

4.1 Les mesures programmées par la Métropole Aix-Marseille-Provence

La Métropole souhaite poursuivre cette dynamique de réduction du bruit dans l'environnement en mettant en place de nouveaux leviers nécessaires pour favoriser la protection des secteurs à enjeux. Le cadre d'intervention, prévu par la Métropole, s'articule autour de 3 axes et 10 thématiques prioritaires :

1 / AGIR POUR REDUIRE L'EXPOSITION AU BRUIT

Cet axe a pour but de proposer, aux gestionnaires d'infrastructures et aux communes, des financements permettant aux projets de prévention ou de réduction du bruit d'être menés à bien.

1. Cofinancer les opérations de résorption des PNB

Cette action a pour objectif d'inciter les gestionnaires de voies et les communes à traiter les secteurs à enjeux du territoire par la réalisation de protections à la source ou de travaux d'isolation de façade. La Métropole réaffirme ainsi sa volonté de poursuivre et d'amplifier les partenariats, conduits par le passé avec les Conseils de Territoire, sur la base d'un montant annuel moyen de 300.000 €/an.



Figure 6 : Ecran anti-bruit Font Sarade à Martigues

2. Intégrer le confort acoustique dans la rénovation de l'habitat

L'enjeu, pour la Métropole, est de rapprocher les acteurs de l'acoustique et du thermique afin d'intégrer au mieux le confort acoustique dans la rénovation de l'habitat via notamment les ALEC (Agences Locales de l'Énergie et du Climat) et les autres acteurs de la réhabilitation thermique des logements (Agence Nationale de l'Habitat, bailleurs sociaux, Qualitel, etc.).

Par ailleurs, il convient également d'accompagner les projets de réhabilitation de la voirie (développement des transports en commun, restructuration urbaine, apaisement de la circulation...) par le traitement du bruit en façade.

Cela nécessite un travail de planification important afin d'anticiper les rénovations de l'habitat ou de la voirie. C'est pourquoi, il est nécessaire de disposer d'un état des lieux complet des Points Noirs du Bruit pour définir les priorités d'actions.



Figure 7 : Travaux d'installation de vitrage acoustique

3. Recenser, préserver et valoriser les Zones Calmes

Suite au premier diagnostic, posé dans le cadre du PPBE, la Métropole cherche à accompagner les porteurs de projets pour le développement et/ou la valorisation et la préservation des zones calmes.

La définition de ces zones se fera, autant que possible, en lien avec les enjeux de biodiversité en ville, de mobilité active, de lutte contre les îlots de chaleur urbain et dans un souci de connexion des zones entre elles. Le terme de zones de ressourcement est une des pistes à explorer car une telle zone doit posséder des aménités environnementales allant au-delà d'un simple environnement sonore apaisé.



Figure 8 : Plan du parc François Billoux à Marseille

4. Accompagner le déploiement de radars sonores

En phase d'expérimentation dans plusieurs villes de France depuis 2022, le radar sonore, aussi nommé « radar anti-bruit », a pour objectif de contrôler les véhicules trop bruyants du fait de leur motorisation ou de leur vitesse. Il devrait prochainement permettre de verbaliser suite à leur homologation.

L'objectif de la Métropole est d'accompagner les communes, qui disposent du pouvoir de police, pour l'installation de ces radars.



Figure 9 : Ecran d'affichage d'un radar sonore

5. Promouvoir des modes de transport plus respectueux de l'environnement sonore

La Métropole est l'autorité compétente pour organiser la mobilité durable à l'échelle de son territoire.

Le défi est de taille. Il s'agit de résoudre les problèmes que rencontrent toutes les grandes agglomérations : congestion routière, autosolisme, pollution sonore et atmosphérique etc. en y intégrant la dimension multipolaire qui fait la particularité du territoire métropolitain et en accélérant les investissements pour rattraper le retard accumulé.

Afin de répondre à ces enjeux d'envergure, la Métropole s'est fixée comme objectif de réduire de près de 8 % la part de la voiture dans les 6,5 millions de trajets quotidiens, au travers de son Plan Mobilité 2020 – 2030.

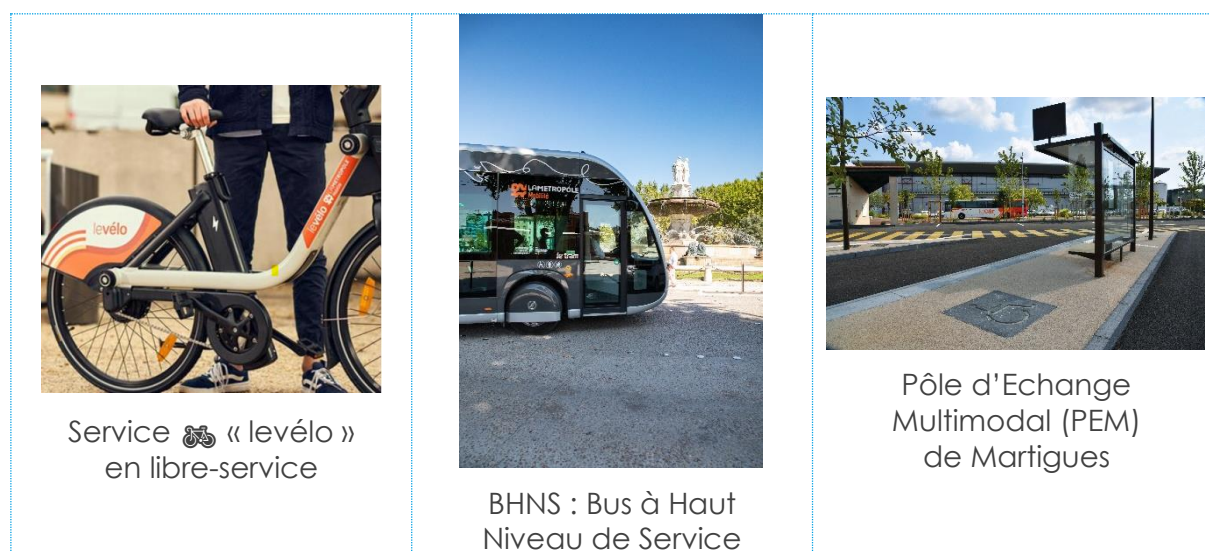


Figure 10 : Modes de déplacements alternatifs proposés par la Métropole

2 / AMELIORER LA CONNAISSANCE ET DIFFUSER L'EXPERTISE

1. Réaliser et mettre à jour la cartographie du bruit dans l'environnement

La cartographie du bruit stratégique représente un diagnostic macroscopique de l'environnement sonore d'un territoire et ce, de manière non exhaustive pour les sources de bruit routier, aérien, ferré et industriel.

La carte de bruit de la Métropole a été validée en 2021 et doit être mise à jour tous les 5 ans selon les obligations réglementaires de la Directive européenne relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement. La prochaine carte sera donc réalisée et validée pour 2026.



Figure 11 : Carte de Bruit Routier de Type A - Lden (24h)

2. Approfondir le diagnostic des Points Noirs du Bruit en zone urbaine

Une étude complète sur les Points Noirs du Bruit (PNB) de la Métropole est à conduire en complément des travaux réalisés dans le cadre du PPBE. En effet, un travail d'identification plus précis des PNB et des solutions de résorption les plus adaptées est à entreprendre en collaboration avec les gestionnaires d'infrastructures et les communes pour permettre de définir un programme pluriannuel d'intervention en lien avec tous les acteurs concernés.

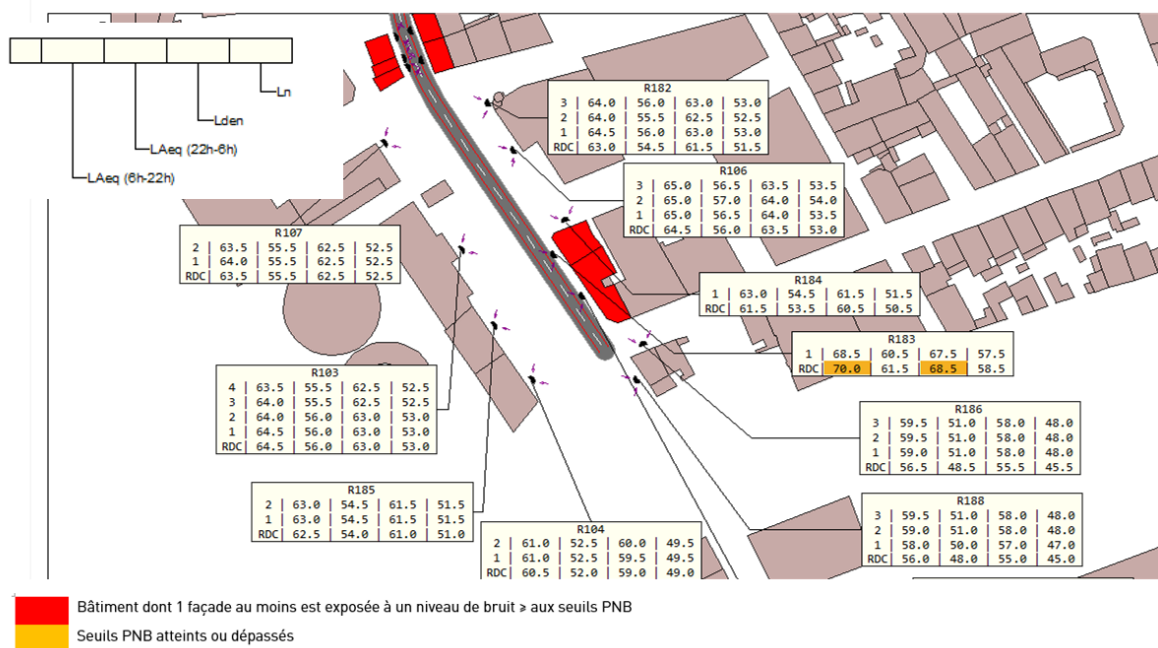


Figure 12 : Extrait d'une étude bruit sur la recherche de Points Noirs du Bruit

3. Traiter les plaintes et orienter les plaignants vers les bonnes instances

La Métropole se doit de pouvoir apporter une réponse coordonnée entre les différents gestionnaires de voies.

Le but de cette action est d'identifier les secteurs de plaintes à l'échelle métropolitaine en améliorant leur recensement via des remontées communales.

Une évaluation des problématiques à travers des études acoustiques plus précises pourra ainsi être engagée plus finement afin de déterminer les meilleures voies de progrès. Un croisement avec les données modélisées des cartes de bruit complètera le diagnostic.

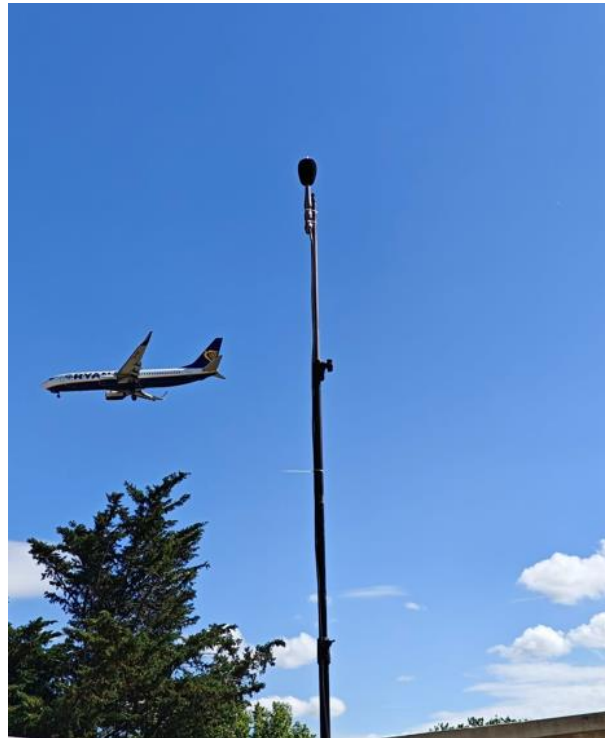


Figure 13 : Mesures de bruit aérien sur Saint-Victoret

4. Animer un Observatoire de l'environnement sonore

En complément de ses obligations réglementaires, la Métropole s'est engagée à déployer un Observatoire de l'environnement sonore. Cette démarche volontariste est mise en œuvre aux côtés de deux partenaires principaux : Acoucité et AtmoSud. L'objectif est de compléter la cartographie du bruit issue de la modélisation par un dispositif de monitoring urbain. La Métropole suit ainsi l'évolution de l'environnement sonore sur des secteurs sensibles. Elle peut mieux comprendre la gêne des habitants, préserver les zones calmes et valoriser les paysages sonores emblématiques du territoire.

La Métropole dispose d'un parc de 10 stations de mesure du bruit de haute précision qui permettent de suivre l'environnement sonore des secteurs d'intérêt sur de longues périodes, ainsi que de moyens d'enquêtes et outils de sensibilisation sur le thème du paysage sonore.



Figure 14 : Mesure de bruit par notre partenaire Acoucité dans le cadre de l'Observatoire du Bruit de la Métropole

5. Soutenir les communes et les porteurs de projets pour prendre en compte, mesurer et évaluer les projets au regard du paysage sonore

Promouvoir un urbanisme ou des aménagements prenant en compte le paysage sonore consiste à soutenir le développement de modes de déplacements actifs et la création de voies ou zones réservées au covoiturage, aux pistes cyclables, aux parkings relais, aux aires de livraison, aux piétons.

L'approche la plus impliquante consiste à ce que le SCoT et les PLUi contiennent des prescriptions contraignantes et opposables qui permettent de prévenir des expositions au bruit, les logements ou établissements sensibles trop risqués. Des mesures, en ce sens, sont donc à proposer dans la phase d'élaboration du SCoT.

Ces mesures s'appuient essentiellement sur quatre principes : éloigner, orienter, protéger, isoler. La solution de l'isolement étant la dernière à envisager. L'enjeu est, en effet, de permettre aux habitants de vivre autant que faire se peut fenêtre ouverte, notamment la nuit dans la chambre à coucher pour rafraîchir la pièce durant les périodes chaudes et favoriser ainsi un sommeil de qualité.

Dans les projets d'aménagement de son territoire, la Métropole doit inciter les aménageurs ou les communes à produire des simulations d'exposition au bruit des futurs habitants afin qu'ils en tiennent compte très en amont dans le dessin de leur projet. Elle peut les accompagner dans ce travail en mettant à disposition ces moyens de mesures et de conseil.



Figure 15 : Le quartier Airbel fait l'objet d'un projet de requalification dans le cadre du Nouveau Plan National de Renouvellement Urbain au travers duquel l'exposition de la population au bruit des infrastructures a été prise en compte.

3 / MIEUX PARTAGER L'INFORMATION SUR LE BRUIT AVEC LES CITOYENS

1. Mettre en place un Comité de Pilotage du Plan de Prévention du Bruit

La Métropole est attendue comme un relais sur les compétences qu'elle porte pour le compte des communes et des associations auprès des autres gestionnaires de voies.

Il est donc proposé de mettre en place un comité de pilotage du PPBE qui réunira les acteurs du bruit et les associations du territoire. Il vise à établir un bilan annuel d'actions et à présenter les études en cours.

Les modalités de fonctionnement de ce comité seront établis par la Métropole à partir des priorités définies dans le PPBE.



2. Former et sensibiliser les habitants et notamment les scolaires sur les impacts sanitaires du bruit dans l'environnement

A chaque fois que cela sera opportun, la Métropole informera les usagers et les citoyens sur les risques liés au bruit des infrastructures de transport.

Complexe mais protectrice des victimes du bruit dans bien des cas, la réglementation sur les nuisances sonores mérite d'être davantage portée à connaissance de manière accessible à la population. En accompagnement de démarches communales, des supports digitaux simples et communicants seront mobilisés à cette fin (site web, vidéos, affiches, etc.).

La sensibilisation des jeunes publics via l'enseignement sera également encouragée par le biais du programme « classes engagées ».



Figure 16 : Animation grand public sur la thématique du bruit

4.2 Les mesures programmées par les gestionnaires d'infrastructures bruyantes du territoire pour les 5 ans à venir

Malgré les actions du plan précédent, le nombre de zones de bruit à enjeux restent à traiter sur les réseaux routiers et autres infrastructures gérées par les acteurs du territoire. C'est pourquoi plusieurs actions sont programmées par les gestionnaires pour résorber le bruit sur leur réseau :

- identification des bâtiments sensibles au bruit
- protections à la source
- protection de façade
- renouvellement des revêtements de chaussée
- valorisation des modes de déplacements actifs
- études et optimisation des trajectoires pour les vols
- études de restrictions pour les vols de nuit.

CONCLUSION

La Métropole Aix-Marseille-Provence a souhaité, dès sa récente création, renforcer la prise en compte des enjeux de santé sur son territoire. Cette volonté politique s'inscrit dans la continuité de ses engagements pour agir et maîtriser les pollutions et les risques, en lien avec ses politiques environnementales votées dans le cadre du Plan Climat Air Energie en 2021.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) constitue le volet opérationnel du programme de lutte contre les nuisances sonores de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Il répond à des obligations réglementaires mais, avant tout, il permet de poursuivre une politique de suivi et de gestion de la thématique du bruit pour l'amélioration de l'environnement sonore initié dans les Territoires et de l'inscrire pleinement dans la politique environnementale métropolitaine.

Les Cartes de Bruit Stratégiques, adoptées par le Conseil Métropolitain en 2021 et 2022, donnent une vision macroscopique du bruit sur le territoire. Elles ne sont pas des documents opposables juridiquement et servent essentiellement à sensibiliser les gestionnaires, dans le but qu'ils définissent un plan d'actions.

Dans la continuité de ce travail, le PPBE présente les actions programmées par la Métropole, ainsi que par les différents acteurs du bruit, en matière de prévention, de réduction des niveaux sonores, de préservation des zones « calmes », qui contribueront à l'amélioration de la qualité de l'environnement sonore du territoire métropolitain et donc à la santé de ses habitants.