

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

29 octobre 2015

Préparé pour :



Par :

Raphaël DA SILVA

Bertrand MASSON

Sommaire

1.	GLOSSAIRE	6
2.	PRESENTATION	7
2.1	REGLEMENTATION ET DEMARCHE DE LA MEL	8
2.2	QU'EST-CE QU'UN PPBE ?	10
2.2.1	DEFINITION	10
2.2.2	SOURCES DE BRUIT ET INDICATEURS	10
2.2.3	CONTENU	11
2.3	LIMITES DU PPBE	12
2.4	DESCRIPTION DU TERRITOIRE CONCERNE	13
2.5	GOUVERNANCE DU PROJET DE PPBE	15
2.6	IDENTIFICATION DES ACTEURS CONCERNES ET PARTENAIRES	15
2.6.1	LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE ET LES COMMUNES	15
2.6.2	LE DEPARTEMENT DU NORD	16
2.6.3	LES SERVICES DE L'ETAT	16
2.6.4	SNCF RESEAU	17
2.6.5	IMPEDANCE	17
2.6.6	POPULATION	17
3.	SYNTHESE DES RESULTATS DE LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT	18
3.1	CARTES DE BRUIT ET STATISTIQUES D'EXPOSITION AU BRUIT	18
3.1.1	BRUIT ROUTIER	18
3.1.2	BRUIT ROUTIER METROPOLITAIN « GRANDE INFRA »	20
3.1.3	BRUIT FERRE	21
3.1.4	BRUIT DES ICPE-A	23
3.1.5	BRUIT AERIEN	24
3.1.6	BRUIT GLOBAL	26
3.2	TERRITOIRE ET POPULATION EN DEPASSEMENT DE SEUIL	27
3.2.1	BRUIT ROUTIER	27
3.2.2	BRUIT ROUTIER METROPOLITAIN « GRANDE INFRA »	28
3.2.3	BRUIT FERRE	29
3.2.4	BRUIT DES ICPE-A	30
3.2.5	BRUIT AERIEN	31
3.3	CARTES DE MOINDRE BRUIT	32
3.4	LIMITES DES CARTES DE BRUIT	33
4.	DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE SUR LE TERRITOIRE – ZONES A ENJEUX	34
4.1	ANALYSE DES DEPASSEMENTS DE SEUILS SUR LE TERRITOIRE	35
4.1.1	DECOMPOSITION PAR TYPE D'INFRASTRUCTURE	37
4.1.2	ANALYSE PAR COMMUNE	38
4.1.3	ANALYSE PAR INFRASTRUCTURE	40

4.1.4	ANALYSE POUR LE RESEAU METROPOLITAIN « GRANDE INFRA »	42
4.2	DEFINITION DES ZONES A ENJEUX	46
4.2.1	METHODOLOGIE	46
4.2.2	LISTES DES ZONES A ENJEUX	48
4.2.3	LISTE DES ZONES A ENJEUX DU RESEAU METROPOLITAIN « GRANDE INFRA »	51
4.3	HIERARCHISATION DES ZONES A ENJEUX	53
4.3.1	INDICE D'EXPOSITION AU BRUIT	53
4.3.2	HIERARCHISATION DES ZONES A ENJEUX	54
4.4	MESURES ACOUSTIQUES INDICATIVES SUR SITE	56
4.4.1	PLAN DE DEPLOIEMENT	56
4.4.2	ANALYSE DES MESURES	57
5.	<u>INVENTAIRES DES MESURES ARRETEES ET PREVUES</u>	61
5.1	INVENTAIRE DES ACTIONS DES COMMUNES	61
5.2	INVENTAIRE DES ACTIONS DE LA MEL	61
5.2.1	POLITIQUE BRUIT	61
5.2.2	ACTIONS MENEES DEPUIS 10 ANS	62
5.2.3	ACTIONS PROGRAMMEES DANS LES 5 ANS	62
5.3	INVENTAIRE DES ACTIONS DES GESTIONNAIRES	63
5.3.1	RESEAU AUTOROUTIER NON CONCEDE ET RESEAU ROUTIER NATIONAL	63
5.3.2	RESEAU FERRE	66
5.3.3	CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES	70
5.3.4	DEPARTEMENT	70
5.3.5	DGAC	73
6.	<u>PROPOSITION DE ZONES CALMES</u>	74
6.1	CRITERE DE DETERMINATION	74
6.1.1	ZONES DE MOINDRE BRUIT	74
6.1.2	RETOURS DES QUESTIONNAIRES	76
6.1.3	IDENTIFICATION DES ZONES CALMES A L'ECHELLE DE LA MEL	78
6.2	LISTE DES ZONES CALMES POTENTIELLES RETENUES	79
7.	<u>PROGRAMME D'ACTIONS</u>	83
7.1	CHOIX DES ACTIONS ET OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT	83
7.2	PROGRAMME D'ACTION	84
7.2.1	ACTION 1 : SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES PPBE DES AUTRES GESTIONNAIRES	85
7.2.2	ACTION 2 : MISE EN PLACE D'UN OUTIL DE RECENSEMENT DES PLAINTES RELATIVES AU BRUIT, ET REALISATION DE MESURES ACOUSTIQUES PERMETTANT L'OBJECTIVATION DES NIVEAUX SONORES	86
7.2.3	ACTION 3 : OFFICIALISATION DES ZONES CALMES : PRESERVATION ET PROMOTION DE LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE DES ZONES CALMES	87
7.2.4	ACTION 4 : DOCUMENTATION DES ZONES A ENJEUX IMPACTEES PAR LE RESEAU COMMUNAL	88
7.2.5	ACTION 5 : CHOIX DE TRAVAUX ENVISAGEABLES DANS LES ZONES DE DEPASSEMENT DE SEUILS	89
7.2.6	ACTION 6 : INTEGRATION DES CBS AUX OUTILS D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA MEL ET DES COMMUNES	92
7.2.7	ACTION 7 : INTEGRATION DE LA LUTTE CONTRE LES NUISANCES ACOUSTIQUES DANS LES POLITIQUES DE RENOVATION DE L'HABITAT	93
7.2.8	ACTION 8 : FAIRE VIVRE LA PARTIE BRUIT DU SITE INTERNET DE LA MEL	94
7.2.9	ACTION 9 : DEVELOPPER L'OBSERVATOIRE DU BRUIT	95
7.3	ESTIMATION DE LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EXPOSEES AU BRUIT	96

7.4	ESTIMATION DU COUT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS	96
7.5	MOTIFS AYANT PRESIDE AU CHOIX DES MESURES	96
7.6	SYNTHESE DES ACTIONS POUR LE RESEAU METROPOLITAIN « GRANDE INFRA » DE LA MEL	96
8.	CONSULTATION DU PUBLIC	97
8.1	PRINCIPE DE LA CONSULTATION	97
8.2	RESULTATS DE LA CONSULTATION	98
8.2.1	RETOUR DES RIVERAINS	98
8.2.2	RETOUR DES GESTIONNAIRES	100
8.2.3	RETOUR DES COMMUNES	100
9.	RESUME NON TECHNIQUE DU PLAN	101
10.	CONCLUSION	105
11.	ANNEXES	106
11.1	ANNEXE 1 : GENERALITES EN ACOUSTIQUE	107
11.2	ANNEXE 2 : IMPACT DES DIFFERENTES INFRASTRUCTURES SUR LES DEPASSEMENTS DE SEUILS	117
11.3	ANNEXE 2B : IMPACT DES ROUTES METROPOLITAINES « GRANDE INFRA » SUR LES DEPASSEMENTS DE SEUILS	124
11.4	ANNEXE 3 : LISTE DES ZONES A ENJEUX	126
11.5	ANNEXE 3B : LISTE DES ZONES A ENJEUX LIEES AU RESEAU METROPOLITAIN « GRANDE INFRA »	131
11.6	ANNEXE 4 : LISTE DES ZONES CALMES PROPOSEES PAR LES COMMUNES	132
11.7	ANNEXE 5 : LISTE DES ZONES CALMES POTENTIELLES RETENUES	138
11.8	ANNEXE 6 : LISTE DES ACTIONS ENVISAGEABLES A METTRE EN ŒUVRE DANS LES ZONES A ENJEUX DU RESEAU METROPOLITAIN ET DEPARTEMENTAL	146
11.9	ANNEXE 7 : INVENTAIRE DES ACTIONS DES COMMUNES	157
11.9.1	INVENTAIRE DES ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS	157
11.9.2	INVENTAIRE DES ACTIONS PROGRAMMEES DANS LES 5 ANS	165
11.10	ANNEXE 8 : TABLEAU DE SYNTHESE DES RETOURS DE CONSULTATION	171
11.10.1	RETOURS DES RIVERAINS	171
11.10.2	RETOURS DES GESTIONNAIRES	177
11.10.3	RETOURS DES COMMUNES	178

1. GLOSSAIRE

CBS : Cartographie de Bruit Stratégique

CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CPER : Contrat de Plan Etat Région

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DIR NORD : Direction Interdépartementale des Routes du Nord

DREAL : Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

MEL : Métropole Européenne de Lille

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PLU : Plan Local d'urbanisme

PNB : Point Noir du Bruit

PDMI : Programme de Modernisation des Itinéraires Routiers

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

PRSE2 : Plan Régional Santé Environnement 2

RM : Réseau routier métropolitain (réseau dont la MEL est gestionnaire)

RD : Routes départementales

RN : Routes nationales

SETRA : Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements

2. PRESENTATION

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire constitue le volet opérationnel du programme de lutte contre les nuisances sonores. Il répond aux obligations réglementaires de la Métropole Européenne de Lille (MEL), mais avant tout, il lui permet dans le cadre des actions en faveur de l'environnement et du développement durable de poursuivre une politique de suivi et de gestion du thème du bruit pour l'amélioration de l'environnement sonore sur la Métropole Européenne de Lille.

Le présent document représente un projet de PPBE élaboré en concertation avec les communes et les autorités responsables en matière de bruit sur le territoire de la MEL puis arrêté par le Conseil Métropolitain le 17 juin 2015.

Ce projet est à présent mis à la disposition du public pendant une durée de quatre mois, période qui sera l'occasion de recueillir l'expression des habitants et usagers du territoire de la Métropole Européenne de Lille sur le sujet.

Le document final qui aura éventuellement pris en compte les remarques formulées lors de la mise à disposition du public sera ensuite approuvé par le Conseil de Communautaire de la MEL, autorité compétente en la matière depuis le 1^{er} janvier 2015.

Dans le cadre de la réalisation du PPBE, certaines études préalables ont été réalisées visant à approfondir le diagnostic territorialisé de l'agglomération :

- l'étude spécifique des habitations en zones de dépassements de seuils de bruit ;
- l'étude spécifique des zones de calme potentielles.

Les résultats de ces études, ainsi que ceux des questionnaires envoyés aux communes et gestionnaires présents sur le territoire, ont permis de compléter la connaissance de la problématique du bruit, notamment les nuisances ressenties, les zones de calme pressenties, et les actions réalisées ou prévues pour réduire les nuisances sonores.

2.1 REGLEMENTATION ET DEMARCHE DE LA MEL

La directive 2002/49 du Parlement Européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement en date du 25 juin 2002 impose aux grandes agglomérations européennes et aux gestionnaires de « grandes infrastructures » de transport¹ de réaliser des diagnostics sur l'exposition au bruit dans l'environnement des populations et des plans de prévention associés pour réduire le bruit ou prévenir son augmentation.

Les textes réglementaires de référence, relatifs à la fois à la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) et aux Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), sont, pour la France :

- Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;
- Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement ;
- Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

La mise en œuvre de la directive se fait en deux étapes pour une application progressive.

Tableau 1. Détail des deux étapes d'application de la directive

Étape	Agglomérations concernées	Grandes infrastructures concernées
1^{ère} échéance CBS 2007 PBE 2008	Agglomérations de plus 250 000 habitants	Routes dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules (soit 16 400 véhicules/jour) Voies ferrées dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains (soit 164 trains par jour) Aéroports de plus de 50 000 mouvements par a,
2^{ème} échéance CBS 2012 PBE 2013	Agglomérations de plus 100 000 habitants	Routes dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (soit 8 200 véhicules/jour) Voies ferrées dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains (soit 164 trains par jour)

¹ Art2. Du décret n°2006-361 du 24 mars 2006 : est considéré comme grande infrastructure toute infrastructures routière et autoroutière dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, et toute infrastructure ferroviaire dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train.

A partir de la deuxième échéance, la directive prévoit une réactualisation des cartes de bruit et des PPBE tous les 5 ans.

Jusqu'au 1^{er} janvier 2015, les communes étaient les autorités compétentes pour l'application de la directive européenne pour la partie « grandes agglomérations ».

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la Métropole Européenne de Lille est concernée par cette réglementation en tant qu'Etablissement Public de Coopération Intercommunal (EPCI) avec la compétence de lutte contre les nuisances sonores et à ce titre, elle est « autorité compétente » pour l'élaboration des Cartographies Stratégiques du Bruit et du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Par ailleurs, la Métropole Européenne de Lille a la compétence voirie, et à ce titre est gestionnaire du réseau routier métropolitain. Elle est donc concernée par la directive européenne pour la partie « grande infrastructures » au titre de gestionnaire d'infrastructure. La Métropole Européenne de Lille doit donc réaliser un PPBE pour les routes métropolitaines de plus de 3 millions de véhicules par an sur son territoire (soit environ 8 000 véhicules par jour).

Le présent PPBE répond aux exigences de la 1^{ère} et de la 2^{ème} échéance de la directive européenne, pour les grandes infrastructures routières dont la MEL est gestionnaire, et pour les communes de l'agglomération de Lille.

2.2 QU'EST-CE QU'UN PPBE ?

2.2.1 DEFINITION

Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, ou PPBE, est un document stratégique sur un territoire (ou une infrastructure) pour la gestion du bruit dans l'environnement. C'est un dispositif de proposition et d'orientation d'actions de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement, dont les Cartes Stratégiques du Bruit (CBS) sont l'outil de diagnostic.

Il s'articule donc autour des plans des politiques urbaines fortes existantes (déplacement, urbanisme, habitat, énergie...) et vient éclairer les diagnostics environnementaux liés à celles-ci. Un PPBE est donc lié à une politique transversale et vient nourrir d'autres politiques pour les orienter vers une amélioration du cadre de vie. Cependant, cette politique peut aussi être « autoportée » et proposer des actions propres, sans lien avec les autres politiques existantes.

2.2.2 SOURCES DE BRUIT ET INDICATEURS

Les sources de bruit prises en compte à l'origine sont celles cartographiées par la CBS qui sont :

- les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et métropolitain ;
- les infrastructures de transport ferroviaire ;
- les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires ;
- les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A) dont l'activité est industrielle.

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, ne sont pas visées par la Directive. L'intégration d'autres sources de bruit dans la phase de cartographie comme de plan d'actions est laissée à l'entière discrétion des autorités compétentes.

L'arrêté du 4 avril 2006 (article 7) définit les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de source de bruit (en dB(A)) :

Tableau 2. Valeurs seuils fixées par l'arrêté du 4 avril 2006

	Aérodrome	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L_{den}^2	55	68	73	71
L_n^3	--	62	65	60

L'objectif est de réduire ou prévenir l'impact de ces bruits sur les habitants et les établissements sensibles (établissements de santé et d'enseignement).

² Le L_{den} est l'indicateur de niveau sonore moyen pondéré sur 24h : dans le calcul, les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie, vis-à-vis d'un même niveau de bruit, plus importante le soir et la nuit par rapport au jour. Les niveaux sonores sont évalués en décibels "pondérés A", dB(A), et moyennés sur une année de référence.

³ Le L_n ou L_{night} est l'indicateur de niveau sonore équivalent pour la période de nuit (22h-6h)

2.2.3 CONTENU

Le PPBE doit comporter à minima les huit éléments suivants :

1. Un rapport de présentation ;
2. Des indications relatives aux zones calmes ;
3. Des objectifs de réduction de bruit dans les zones « critiques » ;
4. Un recensement des mesures/actions visant à prévenir ou réduire les effets du bruit dans l'environnement mises en œuvre dans les 10 années précédentes et celles prévues dans les 5 années à venir ;
5. Les échéances de réalisation et les financements des mesures projetées (si disponibles) ;
6. Les motifs ayant motivé le choix des mesures retenues ;
7. Une estimation de la diminution des populations initialement exposées et bénéficiant des mesures envisagées ;
8. Un résumé non technique du PPBE.

L'ensemble de ces éléments est rapporté dans le présent document, les fiches d'actions présentées au chapitre 6 tendent à synthétiser les informations.

Deux principaux volets de la gestion du bruit sont étudiés dans le PPBE :

- réduire les niveaux de bruit existants (curatif) ;
- prévenir les effets du bruit (préventif).

Une nouvelle notion est, de plus, étudiée dans le PPBE, il s'agit des « zones calmes » et de leur protection face au bruit.

Il est à noter que cette politique de gestion du bruit dans l'environnement est itérative et que la Cartographie Stratégique du Bruit ainsi que le PPBE associé sont à réviser et rééditer tous les 5 ans.

Le projet de PPBE est soumis à l'avis du public dont les remarques sont prises en compte dans le document final (PPBE) présenté au vote du Conseil Communautaire.

2.3 LIMITES DU PPBE

Le PPBE est élaboré sur la base des résultats de la cartographie stratégique du bruit sus citée. Pour le territoire de la MEL, **il concerne principalement le bruit provenant des infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que des survols d'aéronefs et des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE-A).**

Les sources de bruit plus locales n'apparaissent pas dans la cartographie stratégique du bruit. Le PPBE, tel qu'il est réalisé à ce jour, n'est pas l'outil adapté pour gérer ces problématiques locales. Cependant, la démarche étant récurrente, il n'est pas exclu d'envisager l'intégration, pour les futures révisions, d'une prise en compte et d'une analyse des sources de bruit non représentées dans les cartes stratégiques.

Il est important de noter que **le PPBE n'est pas un document opposable d'un point de vue juridique** (notamment en termes d'urbanisme), contrairement au classement sonore des infrastructures de transport (arrêtés préfectoraux).

Le PPBE de la MEL n'est pas un moyen de « pression » sur les gestionnaires des infrastructures mais bien un outil de concertation et de réflexion commune sur les leviers d'actions envisageables pour réduire et/ou prévenir le bruit. En ce sens, quand ils sont disponibles les accords préalables des gestionnaires pour les actions leur incombant doivent être annexés au PPBE.

2.4 DESCRIPTION DU TERRITOIRE CONCERNE

Lille Métropole est un établissement public de coopération intercommunale instauré par la loi du 31 décembre 1966 dans l'objectif de remédier aux inconvénients résultant du morcellement des communes dans les grandes agglomérations.

Lille Métropole devient au 1er janvier 2015 la **Métropole Européenne de Lille** (MEL) comme le prévoit la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi MAPAM, adoptée le 27 janvier 2014.

La Métropole Européenne de Lille rassemble 85 communes et plus d'un million d'habitants sur un territoire à la fois rural et urbain, fait de grandes villes et de villages qui s'étalent sur 61 145 hectares.

Elle se positionne en 4ème agglomération par sa taille après Paris, Lyon et Marseille.

2ème sur l'échelle nationale pour la densité de sa population (1 785 habitants/km²), Lille Métropole accueille 1 106 885 habitants (source : recensement réalisé par l'INSEE en 2007).

4 communes comptent plus de 65 000 habitants : Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq rassemblent près de 40% de la Métropole.

62 des 85 communes de la Métropole Européenne de Lille sont concernées par la directive européenne 2002/49/CE, elles sont listées à l'Annexe II de l'article R572-3 du code de l'environnement : 61 sur l'agglomération de Lille et 1 sur l'agglomération de Béthune (La Bassée).

La Métropole a porté de manière volontariste le projet de Cartographie Stratégique du Bruit sur l'ensemble de son territoire. Elle a porté assistance aux communes afin de mutualiser le projet de réaliser un PPBE. A ce titre 65 communes ont souhaité participer au projet : les 62 communes concernées par la directive et 3 communes volontaires non concernées par la directive : Armentières, Erquinghem-Lys et Houplines. Ces communes sont identifiées sur la carte de la *figure 1*.

Le PPBE concerne également le réseau routier métropolitain dont le trafic est supérieur à plus de 3 millions de véhicules par an, sur l'intégralité du territoire de la MEL.

Il est cependant à noter qu'il y a une route métropolitaine « grande infra » qui se trouve en dehors des 65 communes du PPBE agglomération, et qu'elle ne représente pas de problématique de nuisances sonores. **L'analyse des « grandes infras » se limite donc aux 65 communes représentées ci-après.**

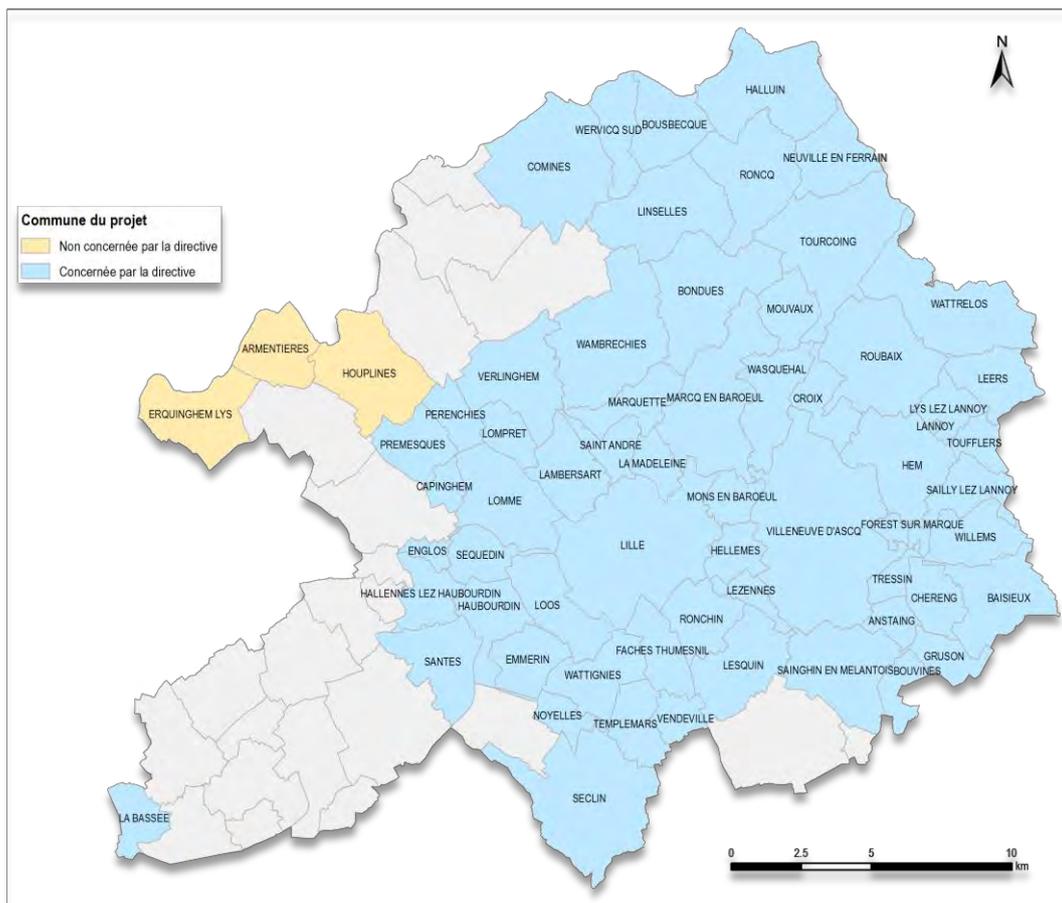


Figure 1. Carte des communes de la MEL concernées par l'étude

La Métropole européenne de Lille en quelques chiffres

La Métropole européenne de Lille est constituée de 85 communes dont 63 concernées ou volontaires pour la rédaction du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Les infrastructures routières du territoire métropolitain représentent un linéaire total de 4 720 km environ, dont

- 170 km d'autoroutes et 20 km de routes nationales
- 750 km de routes départementales
- 2700 km de voies métropolitaines

Le reste du réseau de voirie est composé de voies privées et de chemins ruraux (environ 1100 km cumulés) dont les niveaux de trafic n'atteignent pas les obligations réglementaires d'intégration dans le PPBE de la métropole.

Le territoire de la MEL est également traversé par 226 km de voies ferrées.

Il accueille 83 établissements industriels concernés par la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et un aéroport à Lesquin.

2.5 GOUVERNANCE DU PROJET DE PPBE

Une instance a été mise en place pour assurer une concertation optimale dans la réalisation du PPBE confiée à IMPEDANCE. Elle est présidée par Mme BOUCHART, Vice-présidente de la MEL, et associe les directions de la MEL concernées, les représentants des gestionnaires d'infrastructures bruyantes (DREAL, SNCF, Conseil Départemental) et les représentants des communes réglementairement concernées par le PPBE ou volontaires pour participer à la démarche.

La réalisation du document, des études techniques et de l'analyse des questionnaires a été confiée à la société IMPEDANCE.

Afin de faciliter les échanges, les communes de la MEL ont été consultées par regroupement territorial correspondant au découpage des 4 unités territoriales.

Les différentes réunions du comité technique sont réalisées par unité territoriale pour faciliter les échanges.

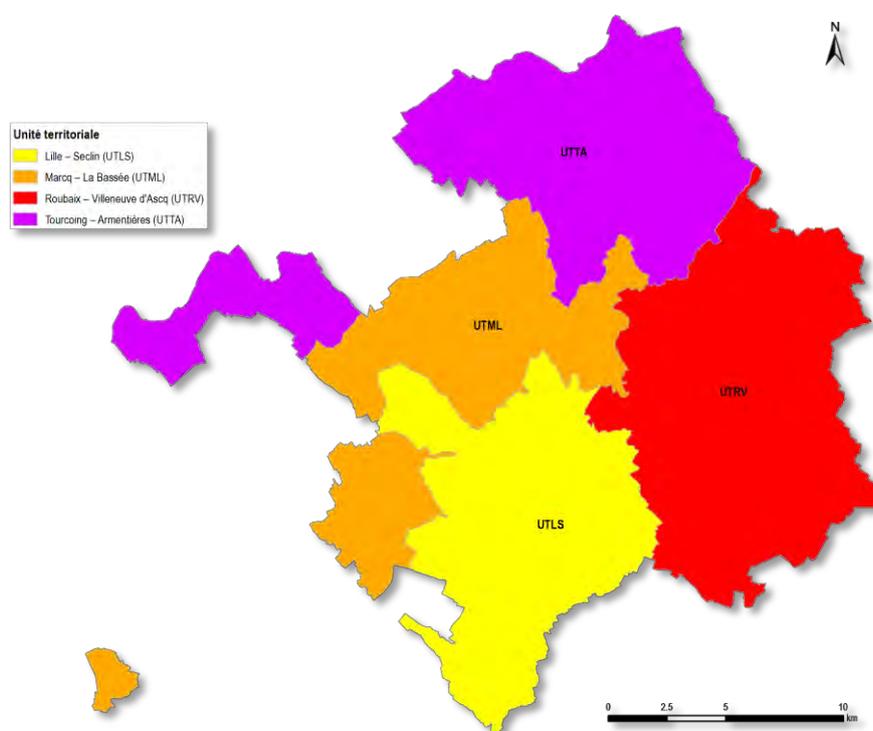


Figure 2. Cartes des unités territoriales de la MEL, pour les communes concernées par le PPBE

2.6 IDENTIFICATION DES ACTEURS CONCERNES ET PARTENAIRES

2.6.1 LA METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE ET LES COMMUNES

La Métropole Européenne de Lille est depuis le 1^{er} janvier 2015 l'autorité compétente pour la mise en place et le suivi de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement sur le territoire de l'ensemble de ses 85 communes membres.

L'élaboration de la Cartographie Stratégique du Bruit (CSB) et du PPBE ainsi que des études préalables associées ont été confiées à IMPEDANCE.

Le projet est piloté par la Direction des Espace Public et Voirie de la MEL.

Par ailleurs, la MEL intervient en tant que gestionnaire des voies métropolitaines pour la réalisation du PPBE des « grandes infras ».

Les communes quant à elles, géraient d'une part la problématique du bruit jusqu'au 1^{er} janvier 2015, donc pendant toute la phase des études préalables, et sont en charge d'autre part de la construction et de la gestion de bâtiments sensibles tels que les crèches et les écoles maternelles et primaires.

2.6.2 LE DEPARTEMENT DU NORD

Le Département du Nord est impliqué dans cette démarche en tant que gestionnaire des routes départementales, mais aussi en tant que gestionnaire des collèges.

Par ailleurs, le Conseil Département est en charge de la réalisation du PPBE pour les routes départementales de plus de 6 millions de véhicules par an pour la 1^{ère} échéance de la directive, et sur les routes de plus de 3 millions de véhicules par an pour la 2^{ème} échéance.

Le PPBE de la 1^{ère} échéance a été approuvé à l'unanimité lors de la Commission Permanente du 16 février 2015, après deux mois de consultation du public.

Dans ce cadre, le Département du Nord a fourni à la Métropole Européenne de Lille les éléments de son PPBE nécessaires à l'élaboration du PPBE de l'agglomération, ainsi qu'une réponse à un questionnaire envoyé à chaque gestionnaire d'infrastructure.

2.6.3 LES SERVICES DE L'ÉTAT

Les services de l'Etat impliqués dans la démarche sont représentés par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Nord

La DDTM fournit tous les éléments pour la réalisation des cartes de bruit de son réseau (données d'entrée) et tous les éléments nécessaires pour le PPBE de son réseau.

La DDTM du Nord, par délégation du préfet, est chargée de piloter la démarche concernant les infrastructures de l'État en coordination avec la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) pour les routes nationales non concédées, réseau ferré de France (RFF) pour les voies ferrées et les sociétés d'autoroutes (SANEF) pour les routes nationales concédées.

Le projet de PPBE des infrastructures de l'Etat sur le territoire du département du Nord pour la 1^{ère} échéance a été soumis à consultation du public du 30 Janvier au 30 mars 2012.

Le PPBE 1^{ère} échéance de l'Etat dans le Nord a été arrêté par le préfet le 7 juin 2012.

LE projet de PBBE de la 2^{ème} échéance a été mis en consultation du 30 avril 2015 au 30 juin 2015.

La DDTM du Nord prévoit que le PPBE de la 2^{ème} échéance soit arrêté dans le courant du 4^{ème} trimestre 2015.

La DDTM du NORD a fourni à la Métropole Européenne de Lille les éléments de son PPBE nécessaires à l'élaboration du PPBE de l'agglomération, ainsi qu'une réponse à un questionnaire envoyé à chaque gestionnaire d'infrastructure.

2.6.4 SNCF RESEAU

SNCF Réseau, anciennement Réseau Ferré de France (RFF), est propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire national. SNCF Réseau Nord Pas de Calais – Picardie remplit l'ensemble de ses missions au niveau local au plus proche des préoccupations : exploiter, entretenir, moderniser et développer le réseau, gérer les capacités, valoriser le patrimoine ferroviaire.

SNCF Réseau a été autorité compétente pour élaborer le PPBE des infrastructures ferroviaires de plus de 60 000 passages de trains par an pour la 1^{ère} échéance, et des infrastructures de plus de 30 000 passages annuels de trains pour la 2^{ème} échéance.

SNCF Réseau a fourni à la Métropole Européenne de Lille une réponse à un questionnaire envoyé à chaque gestionnaire d'infrastructure.

2.6.5 IMPEDANCE

IMPEDANCE est un bureau d'études français basé à Gometz-la-Ville (91) ; depuis plus de vingt ans, les ingénieurs d'IMPEDANCE accompagnent, épaulent et conseillent les collectivités, les industriels, les architectes et bureaux d'étude dont les préoccupations concernent la mécanique, les bruits, les vibrations et leurs conséquences.

IMPEDANCE a réalisé un grand nombre de cartes de bruit stratégiques (CBS) et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur toute la France.

IMPEDANCE Environnement a notamment élaboré la CBS de la Métropole Européenne de Lille couvrant les 85 communes membres en 2013.

IMPEDANCE Environnement a élaboré le présent projet de PPBE et les études préalables associées qui ont permis de mieux le définir.

2.6.6 POPULATION

La population est impliquée dans cette démarche à travers la mise à disposition des cartes stratégiques et du projet de PPBE.

Le public sera informé de la mise à disposition des éléments (au moins sur le site internet de l'agglomération) et pourra prendre connaissance du projet et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Les retours et observations sur le projet de PPBE seront consignés et analysés pour répondre au mieux aux attentes des riverains, notamment en vue des prochaines échéances.