



LE DÉPARTEMENT

**Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
des routes départementales du Var
(PPBE)**

**Réexamen des
PPBE 1 et 2**

**Note relative au PPBE de l'échéance 3
période 2018-2023**

Septembre 2019

INTRODUCTION

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des routes départementales du Var a été approuvé par délibération départementale en date du 4 mars 2019. Il concerne les échéances 1 et 2 de la réglementation.

Ce plan répond à une nouvelle compétence issue de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, dite directive « bruit », qui a confié de nouvelles responsabilités aux collectivités locales en matière de bruit dans l'environnement.

Il est établi sur la base des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) approuvées et publiées par le Préfet du Var et téléchargeables sur le portail de l'État : www.var.gouv.fr.

Les échéances 1 et 2 :

La directive « Bruit » prévoit deux échéances concernant la publication des cartes de bruit et l'élaboration des PPBE, en fonction du trafic engendré par les infrastructures terrestres (ITT) :

1ère échéance Trafic > 6M véhicules/an (16400 véhicules / jour)	2ème échéance Trafic > 3M véhicules/an (8200 véhicules / jour)
CBS	
30/06/2007	30/06/2012
PPBE	
18/07/2008	18/07/2013

Ne sont classées uniquement que les infrastructures terrestres dont le trafic est supérieur à 8200 véhicules/jour.

Les CBS des routes départementales ont été publiées par le Préfet du Var le 23 décembre 2008 pour la 1^e échéance et le 16 décembre 2014 pour la 2^e échéance.

Le Département du Var a démarré l'étude de son PPBE 1e et 2^e échéance en 2016.

Conformément au code de l'environnement, le PPBE (1 et 2) a fait l'objet d'une consultation du public durant 2 mois consécutifs, du 08 octobre au 7 décembre 2018, au siège de la Direction des Infrastructures et de la Mobilité (La Valette du Var).

Le PPBE (1 et 2) a ensuite été approuvé par la commission permanente le 4 mars 2019. Il est consultable au siège de la Direction des Infrastructures et de la Mobilité et téléchargeable sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://www.var.fr/plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement>

Ces cartes et PPBE doivent être ré-examinés, et le cas échéant révisés, au plus tard tous les 5 ans.

L'échéance 3 :

Il s'agit d'une échéance de ré-examen, et le cas échéant de révision des CBS et PPBE publiés au titre des 1^{re} et 2^e échéances.

Elle concerne les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules (soit plus de 8 200 véhicules par jour). La directive européenne a fixé l'échéance suivante :

3 ^{ème} échéance Trafic > 3M véhicules/an (8200 véhicules / jour)	
CBS	PPBE
30/06/2017	18/07/2018

Les CBS 3^e échéance des routes départementales ont été publiées par le Préfet du Var le 13 juillet 2018.

Le Département étant déjà en passe de terminer son PPBE 1^e et 2^e échéance au moment de la publication des CBS 3, il n'a pas été possible d'intégrer simultanément la 3^e échéance.

Ainsi, compte tenu des échéances réglementaires, il a été décidé de procéder immédiatement au ré-examen du PPBE (1 et 2) une fois celui-ci approuvé.

La présente note constitue l'analyse des CBS 3 dans le cadre du ré-examen du PPBE (1 et 2) au travers de l'échéance 3.

ANALYSE DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUE 3E ECHEANCE

La mise en œuvre du réexamen des CBS par le Préfet du Var a conduit à réviser ou reconduire les cartes précédemment élaborées.

1. Méthodologie du ré-examen :

Concernant les grandes infrastructures de transports terrestres concernées au titre de cette 3^e échéance, les grands principes du réexamen des cartes de bruit ont été fixés par la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR)¹ du Ministère de la Transition Energétique et Solidaire (MTES).

De manière générale, si aucune modification substantielle des infrastructures n'est intervenue entre les précédentes échéances de cartes et aujourd'hui, les cartes en cours de validité sont reconduites en l'état.

Dans le cas contraire, les cartes doivent être révisées ce qui nécessite un re-calcul de l'exposition au bruit et des statistiques qui y sont associées (dénombrement des populations, etc.).

Les modifications substantielles à considérer sont liées :

- aux éléments de nature à faire évoluer l'exposition au bruit : modification effective des vitesses, constructions effectives de protections anti-bruit (écrans, merlons), etc
- à une remise à niveau des cartes existantes : présence d'anomalies relevées post-approbation (ex : routes cartographiées à tort), changements de domanialité, cartes élaborées en « méthode simplifiée » 5, etc
- aux évolutions du réseau : infrastructures nouvellement éligibles, effets induits des infrastructures nouvellement mises en service sur les réseaux déjà cartographiés.

Ce travail de réexamen a été réalisé par le Cerema en 2016/2017 après validation des services de la DDTM83 et consultation du Conseil départemental du Var.

¹ Note relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3^{ème} échéance – DGPR décembre 2016

2. Résultats du ré-examen :

Le tableau ci-dessous liste les itinéraires de voiries départementales concernées par cette troisième échéance en indiquant si les cartes de bruit correspondantes (échéance 2) ont été révisées ou reconduites en l'état, ou bien s'il s'agit d'une nouvelle infrastructure :

Voie	Linéaire (en km)	début	fin	Révision	Reconduite	Nouvelle infrastructure
RD4	3,50	Intersection DN7-Fréjus	Intersection Chemin du Pont de Bois-Puget-sur-Argens		X	
RDN7	143,0	Limite Bouches du Rhone -Pourrières	Intersection Route du Gargalon – Fréjus		X	
RDN8	16,90	Giratoire Rue Antoine Simoni - Le Beausset	Intersection Avenue du Maréchal Foch-Toulon	X		
RD7	8,0	Giratoire DN7-Roquebrune-sur-Argens	Giratoire D8 – Roquebrune-sur-Argens		X	
RD8	3,8	Giratoire DN7 -Fréjus	Giratoire D7 – Roquebrune sur Argens			X
RD12	6,8	Intersection D29 - Hyères	Intersection Route de Nice - Hyères		X	
RD11	5,7	Rond-Point Jerzy Popieluszko – Sanary-sur-Mer	Intersection DN8 -Ollioules		X	
RD14	4,3	Giratoire D558-Grimaud	Intersection D559 – Grimaud		X	
	5,4	Intersection	Echangeur		X	

		D12- Pierrefeu-du- Var	A57 – Cuers			
RD16	3,5	Intersection Traverse de Bayle – Six- Fours-les- Plages	Intersection D18 - La Seyne-sur- Mer		X	
RD18	5,0	Rond-Point du Sous/marin Protée - La Seyne-sur- Mer	Intersection D559 – La Seyne-sur- Mer	X		
RD19	3,8	Giratoire D256 – Tourrettes	Giratoire D563 - Fayence		X	
RD25	17,9	Intersection D559 – Sainte- Maxime	Intersection D125 - Le Muy	X		
		Intersection Bd des ferrières – Le Muy	Intersection RD25 – Le Muy	X		
RD26	2,5	Giratoire D63 - La Seyne-sur- Mer	Giratoire D11 – Ollioules		X	
RD29	9,4	Intersection D559 – Toulon	Intersection D554 -La Crau		X	
RD37	7,2	Intersection D562 – Montauroux	Intersection D8 - Les Adrets-de- l'Estérel37		X	
	3,1	Intersection Avenue Jean Lachenaud – Fréjus	Intersection DN7 – Fréjus		X	
RD42	5,0	Intersection Chemin de l'Alma – Toulon	Intersection D559 – Toulon		X	
		Intersection	Intersection		X	

		D559 – Hyères	D12 – Hyères			
RD43	24,30	Giratoire DN7 – Brignoles	Echangeur A57 -Cuers		X	
RD46	12,0	Echangeur A57 -La Valette-du-Var	Intersection Avenue Maréchal Lyautey – Toulon		X	
RD61	2,60	Intersection D14 – Grimaud	Giratoire D98 - Cogolin		X	
RD62	2,9	Intersection D2262 – Toulon	Intersection D46 – Toulon		X	
RD63	5,70	Intersection D18- La Seyne-sur-Mer	Intersection D559 – Six-Fours-les-Plages		X	
RD66	1,50	Échangeur A50 – Le Castellet	Carrefour D559b – Le Castellet			X
RD67	3,30	Intersection D98 - La Garde	Giratoire D554 - La Farlède		X	
RD76	3,70	Intersection D559 – Carqueiranne	Giratoire D98 - La Crau	X		
RD86	4,21	Giratoire D246 - La Valette-du-Var	Intersection D559 – Le Pradet	X		
	0,45	Intersection montée du Thouar et RD29 – La Garde	Intersection montée du Thouar et av de Montesarchio – La Garde	X		
RD97	28,60	Intersection A50 – Toulon	Intersection D278 – Pignans		X	
RD98	9,70	Echangeur A57 - La	Giratoire D46 –		X	

		Valette-du-Var	Hyères			
	16,20	Intersection D554 – Hyères	Intersection Allée des Roches - Bormes-les-Mimosas		X	
	18,20	14 D98, 83310 La Mole	1 Place Croix de Fer, 83990 Saint-Tropez		X	
RD 98B	2,40	Intersection Avenue du 8 Mai et D559 – Fréjus	Intersection Boulevard Séverin Decuers et D559 – Fréjus		X	
RD100	3,00	Giratoire DN7 -Fréjus	Giratoire D37 – Saint-Raphaël		X	
RD100A	1,10	Giratoire D4 – Fréjus	Giratoire D37 – Fréjus		X	
RD276	4,90	Intersection D76 - La Crau	Intersection D559 – Hyères		X	
RD298	2,9	Giratoire D559 – Bormes-les-Mimosas	Intersection Sentier du Gaspardet – Bormes-les-Mimosas		X	
RD298C	1,10	Intersection D559 – Bormes-les-Mimosas	Intersection D298 – Bormes-les-Mimosas		X	
RD125	3,0	Intersection D155 - Le Muy	Intersection D25 - Le Muy		X	
RD197	7,40	Intersection D559 – Hyères	Giratoire Route de la Madrague – Hyères		X	
RD211	1,2	Intersection D559 – Sanary-sur-Mer	Intersection D11 -Sanary-sur-Mer		X	

RD554	26,90	Intersection D98 – Hyères	Intersection D562 - Le Val		X	
RD555	6,3	Intersection DN7 – Les Arcs	Intersection D1555 – Trans-en-Provence		X	
RD557	8,20	Intersection D1555 - Draguignan	Intersection Route des Plans et du Villard – Flayosc		X	
RD558	3,1	Intersection D98 – Cogolin	Intersection D14 – Grimaud		X	
RD559	185,40	Limite Bouches du Rhone - Saint-Cyr-sur-Mer	Limite Alpes Maritimes - Saint-Raphaël		X	
	0,60	Giratoire avenue Lyautey – avenue des alliés	Giratoire promenade de la mer	X		
RD559A	12,4	giratoire Chemin du Plan du Pont - Hyères	intersection D98 – Bormes-les-Mimosas		X	
RD559B	3,40	Giratoire D559 – Sanary-sur-Mer	Intersection D82 - Le Castellet		X	
	2,10	Intersection D66 - Le Castellet	Intersection DN8 - Le Beausset		X	
RD560	10,0	Giratoire D1 – Nans-les-Pins	Limite Bouches du Rhone – Auriol		X	
RD560A	1,70	Giratoire D28 – Saint Maximin	Giratoire D560/D5260 – Saint Maximin	X		
	2,50	Giratoire	Giratoire	X		

		Avenue du Huit Mai (D28) Saint-Maximin-la-Sainte-Baume	D560 – Saint-Maximin-la-Sainte-Baume			
RD562	4,6	Giratoire D256 – Tourrettes	Giratoire D37 – Montauroux		X	
RD642	1,50	Giratoire Littoral Frédéric Mistral-Toulon	Intersection D42 – Toulon		X	
RD206	2,9	Intersection DN8 – Ollioules	Giratoire D26 – Ollioules		X	
RD825	0,60	Intersection Boulevard des Ferrières - Le Muy	Intersection D25 - Le Muy			
	0,70	Intersection D25 - Le Muy	Giratoire DN7 - Le Muy	X		
RD1555	11,3	Intersection D557 – Draguignan	Echangeur A8 - Le Muy		X	
RD1559	0,9	Giratoire D66 – Saint-Cyr-sur-Mer	Giratoire D87 – Saint-Cyr-sur-Mer		X	

La majorité des cartes ont été reconduites en l'état, excepté 8 qui ont été révisées :

- RDN8
- RD18
- RD25
- RD76
- RD86
- RD559
- RD560A
- RD825

2 nouvelles infrastructures ont été ajoutées car passées au dessus du seuil des 8200 véhicules/jour :

- RD8
- RD66

2 infrastructures ont été supprimées car en dessous du seuil des 8200 véhicules/jour :

- RD955
- RD2018

3. Analyse des infrastructures révisées et nouvelles :

La présente analyse consiste à vérifier si les révisions intervenues dans les CBS 3 ainsi que les nouvelles infrastructures sont susceptibles d'engendrer de nouvelles zones de bruit critique et le cas échéant de nouvelles mesures correctives pouvant amener à la révision immédiate du PPBE (1 et 2).

3.1 Infrastructures révisées :

✓ RDN8 :

La révision de la carte est due au rajout d'une section de RDN8 sur la commune de Ollioules, classée par erreur en voirie communale (VC22) lors de l'échéance 2.

D'après les CBS 2^e échéance des voiries communales, la VC22 n'exposait aucune personne ni établissement sensible à un bruit dépassant les seuils réglementaires, de jour comme de nuit.

En échéance 3, un recalcul a été opéré suivant les règles précédemment décrites.

D'après le tableau de dénombrement des populations exposées pour l'échéance 3 (considérant les bâtiments d'habitation), la RDN8 exposerait 622 personnes à un bruit dépassant la valeur limite de jour (68dB) en agglomération, et 35 personnes hors agglomération (2399 personnes étaient exposées en agglomération à l'échéance 2).

De nuit plus aucune personne ne serait exposé à l'échéance 3 (13 personnes étaient exposées en échéance 2).

Ces chiffres n'intègrent pas le critère d'antériorité du bâti, ils sont donc possiblement surestimés.

Par ailleurs, aucun bâtiment sensible de type enseignement ou soin santé ne serait exposé à un bruit dépassant les valeurs limites (échéance 2 et 3).

En l'absence de données plus précises, la comparaison des chiffres de population exposées entre l'échéance 2 et 3 ne permet pas de conclure sur l'impact du nouveau classement sur les zones de bruit. Par contre :

- Comme précisé plus haut, le tableau d'estimation du nombre de personnes vivant dans les habitations (CBS voiries communales) n'indique pas de population exposée en 2^e échéance pour la section reclassée.

- L'analyse des cartes de type « C » (exposition supérieure aux seuils réglementaires) sur la section nouvellement classée en échéance 3 permet d'affirmer que si le nouveau classement peut potentiellement engendrer quelques PNB (sensibilité des bâtiments et critère d'antériorité à vérifier), la zone de bruit qui pourrait éventuellement en résulter, compte tenu de la densité de logements potentiellement touchés, ne serait pas classée comme prioritaire.

✓ **RD18 :**

La révision de la carte pour cette section de route est due à une erreur de classement initial : l'allée entre deux terres a été cartographiée à la place de l'avenue Jean Baptiste Mattei à la Seyne sur Mer.

Ce secteur de la RD18 a été identifié comme zone de bruit à enjeu moyen, il s'agit de la D18Z3 (classement en jaune).

D'après le tableau de dénombrement des populations exposées pour l'échéance 3 (considérant les bâtiments d'habitation), la RD8 pourrait exposer :

- 13 personnes à un bruit dépassant la valeur limite de jour (68dB), contre 1252 personnes estimées lors de l'échéance 2. On note que ce chiffre est faible et que ces données n'appliquent pas le critère d'antériorité du bâti, il est donc possiblement surestimé.

- 0 personne à un bruit dépassant la valeur limite de nuit (62dB), contre 18 personnes estimées lors de l'échéance 2.

Par ailleurs, aucun bâtiment sensible de type enseignement ou soin santé ne serait exposé à un bruit dépassant les valeurs limites (échéance 2 et 3).

Ainsi, la révision à l'échéance 3 a pour conséquence de diminuer le nombre de population exposée sur la zone de bruit. L'enjeu « moyen » de la zone de fait diminue.

Si toutefois ponctuellement au niveau de l'avenue Jean Baptiste Mattei, le nouveau classement engendrait quelques PNB (sensibilité des bâtiments et critère d'antériorité à vérifier), compte tenu de la faible densité de logements exposés, la zone de bruit ne serait pas classée comme prioritaire.

✓ RD25 :

La révision de la carte pour cette section de route est due :

- Sur la commune de Sainte Maxime (extrémité sud) : à une erreur de classement initial : la route du plan de la Tour a été cartographiée à la place de la RD25,
- Sur la commune de Le Muy (extrémité nord) : au rajout d'une section classée par erreur dans la carte de la RD825.

S'agissant de la section rajoutée sur Le Muy, celle-ci a déjà été analysée dans le PPBE (1 et 2) puisqu'elle était intégrée au secteur de la RD825. Elle n'a pas engendré de zone de bruit.

S'agissant de l'erreur de classement sur Sainte Maxime, elle engendre le classement d'une nouvelle section de route.

D'après le tableau de dénombrement des populations exposées pour l'échéance 3 (considérant les bâtiments d'habitation), la RD25 exposerait 106 personnes à un bruit dépassant la valeur limite de jour (68dB), contre 137 personnes estimées lors de l'échéance 2. De nuit aucune personne n'est exposé (échéance 2 et 3).

A noter que ces chiffres n'intègrent pas le critère d'antériorité du bâti, ils sont donc possiblement surestimés.

Par ailleurs, aucun bâtiment sensible de type enseignement ou soin santé ne serait exposé à un bruit dépassant les valeurs limites (échéance 2 et 3).

Ainsi, le nouveau classement peut potentiellement engendrer quelques PNB (sensibilité des bâtiments et critère d'antériorité à vérifier). Cependant, la zone de bruit qui pourrait éventuellement en résulter, compte tenu de la densité de logements potentiellement touchés, ne serait pas classée comme prioritaire.

✓ RD76 :

La révision de la carte pour cette section de route est due à la création d'un nouveau lotissement sur la commune de la Crau à proximité de la RD76.

Aucune zone de bruit n'a été recensée sur la RD76.

La création du lotissement est sans effet sur le PPBE car les logements créés ne satisfont pas le critère de l'antériorité, étant postérieurs à l'infrastructure. Ils ne pourraient donc pas être classés PNB.

Par ailleurs, la RD76 n'a pas fait l'objet de travaux récents susceptibles de modifier l'ambiance sonore.

✓ **RD 86 :**

La révision de la carte pour cette section de route est due au rajout d'une section de RD86 sur la commune de La Garde, classée par erreur en voirie communale (VC10).

Une zone de bruit à enjeu moyen (jaune) a été identifiée sur la RD86 (D86Z1) mais elle ne touche pas la section rajoutée. Cette zone de bruit ne serait donc pas modifiée.

D'après le tableau de dénombrement des populations exposées pour l'échéance 3 (considérant les bâtiments d'habitation), la RD86 n'exposerait plus aucune population à un bruit dépassant la valeur limite de jour (68dB), ou de nuit (62dB).

Par ailleurs, aucun bâtiment sensible de type enseignement ou soin santé ne serait exposé à un bruit dépassant les valeurs limites (échéance 2 et 3).

Ainsi, cette révision est sans effet sur les zones de bruit de cet route.

✓ **RD559 :**

La révision de la carte pour cette section de route est due à la suppression d'une zone en agglomération, déclassée dans le domaine public communal sur la commune de Cavalaire.

Une zone de bruit à enjeu moyen (jaune) a été identifiée en extrémité de la zone déclassée, il s'agit de la D559Z54, cela concerne un bâtiment. Cette zone ne sera plus affectée comme zone de bruit de la RD559.

✓ **RD560A :**

La révision de la carte pour cette section de route est due à une erreur de classement : la RD28 a été classée en lieu et place de la voie nouvelle de déviation de Saint Maximin.

Aucune zone de bruit n'a été identifiée sur ce secteur.

La modification est sans effet sur le PPBE car la RD560A (déviation voie nouvelle) a fait l'objet de protections acoustiques pour les logements le nécessitant (étude dans le cadre du projet). Cette zone est donc considérée comme traitée.

✓ **RD825 :**

La révision de la carte pour cette section de route est due à la suppression d'une zone qui a été réaffectée à la RD25.

Cette modification est sans effet sur les zones de bruit de cet route.

3.2 Infrastructures nouvelles :

✓ **RD8 :**

La section de route classée est de 3,8 km. Elle se situe en rase campagne entre les commune de Fréjus et Roquebrune sur Argens.

D'après le tableau de dénombrement des populations exposées pour l'échéance 3 (considérant les bâtiments d'habitation), la RD8 pourrait exposer 4 personnes à un bruit dépassant la valeur limite de jour (68dB), et 1 personne à un bruit dépassant la valeur limite de nuit (62dB). On note que ces chiffres sont très faibles et que ces données n'appliquent pas le critère d'antériorité du bâti, ils sont donc possiblement surestimés.

Aucun bâtiment sensible de type enseignement ou soin santé ne serait exposé à un bruit dépassant les valeurs limites.

Ainsi, ce nouveau classement peut potentiellement engendrer 1 ou 2 PNB (sensibilité des bâtiments et critère d'antériorité à vérifier).

Cependant, les zones de bruit qui pourraient éventuellement en résulter, compte tenu de la faible densité de logements potentiellement touchés, ne seraient pas classées comme prioritaires.

✓ **RD66 :**

La section de route classée est de 1,5 km. Elle se situe en rase campagne sur la commune du Castellet.

D'après le tableau de dénombrement des populations exposées pour l'échéance 3 (considérant les bâtiments d'habitation), la RD66 n'exposerait aucune personne à un bruit dépassant la valeur limite, de jour (68dB) comme de nuit (62dB).

Aucun bâtiment sensible de type enseignement ou soin santé ne serait exposé à un bruit dépassant les valeurs limites.

Ce nouveau classement n'engendrerait donc aucun PNB, et de fait aucune nouvelle zone de bruit critique.

CONCLUSION

Pour l'échéance 3, la grande majorité des cartes de bruit ont été reconduites en l'état, sans changement.

Après analyse, il résulte que :

- Les deux nouvelles infrastructures classées représentent moins de 10 km de route. Elles traversent des zones de rase campagne, où la densité de bâtiments est très faible. Si 1 ou 2 PNB peuvent potentiellement exister (sensibilité des bâtiments et critère d'antériorité à vérifier), ils n'engendreront pas de zone de bruit à enjeu.
- Les cartes révisées, au nombre de 8, comportent des modifications qui sont soit sans conséquence, soit susceptibles de créer quelques PNB, mais sans engendrer de zones de bruit à enjeu.

Ainsi, les actions proposées dans le cadre du PPBE (1 et 2) restent valables et suffisantes.

C'est pourquoi, il n'apparaît pas nécessaire de réviser le PPBE à ce stade.

A noter que le PPBE de l'échéance 4 intégrera une reprise totale des Cartes de Bruit Stratégiques.