PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L’ENVIRONNEMENT
2013 - 2018
SOMMAIRE

PRÉAMBLE ................................................................................................................................. 4
RÉSUMÉ NON TECHNIQUE ........................................................................................................... 6

PARTIE 1 : RAPPORT DE PRÉSENTATION .................................................................................. 7
1 - CONTEXTE ET DÉMARCHE D’ÉTUDE..................................................................................... 7
   a) TERRITOIRES ET INFRASTRUCTURES CONCERNÉS ................................................................. 8
   b) DÉMARCHE MISE EN ŒUVRE : CRÉATION DE L’OBSERVATOIRE ............................................ 9
2 - CARTOGRAPHIE DU BRUIT DANS L’ENVIRONNEMENT ......................................................... 10
   a) LECTURE DES CARTES DE NIVEAUX SONORES ..................................................................... 10
   b) POPULATIONS POTENTIELLEMENT EXPOSÉES ET BÂTIMENTS SENSIBLES ............ 10
   c) SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE .............................................................. 12

PARTIE 2 : DIAGNOSTIC / ENJEUX ............................................................................................. 15
1 - RÉSULTAT DU DIAGNOSTIC .................................................................................................... 15
   a) CRITÈRES D’ÉVALUATION DES TERRITOIRES ....................................................................... 16
   b) ACCEPTABILITÉ DU BRUIT DANS L’ENVIRONNEMENT ......................................................... 16
2 - IDENTIFICATION DES SITUATIONS SONORES À ENJEUX .................................................... 16
   a) ANALYSE DES ZONES DE DÉPASSEMENT ............................................................................. 16
      • BRUIT ROUTIER .................................................................................................................... 18
      • BRUIT FERROVIAIRE .......................................................................................................... 18
      • BRUIT AÉRIEN .................................................................................................................. 19
      • BRUIT INDUSTRIEL .......................................................................................................... 19
   b) ZONES DE CALME ET DE QUALITÉ SONORE ....................................................................... 19

PARTIE 3 : OBJECTIF DU PPBE .................................................................................................. 21
1 - OBJECTIF / PRÉVENIR ET AGIR ............................................................................................ 21
2 - PLAN D’ACTIONS ................................................................................................................... 21
   a) ACTIONS TRANSVERSALES D’INFORMATION ...................................................................... 22
   b) RÉDUCTION DU NIVEAU DE BRUIT DANS LES ZONES À ENJEUX ..................................... 22
   c) ANTICIPATION DES PROBLÉMATIQUES ACOUSTIQUES DANS LES PROJETS
      D’AMÉNAGEMENT .............................................................................................................. 22
Depuis janvier 2001, la Communauté de l’Agglomération Havraise associe les 17 communes qui la composent en vue d’élaborer et de conduire ensemble un projet commun de développement et d’aménagement du territoire, ainsi que d’assurer la gestion des services et des équipements.

Le choix des domaines d’actions transférés à la CODAH a été arrêté lors de sa création, dans le cadre des textes de loi en vigueur, par les conseils municipaux des communes concernées.

Les compétences exercées par la CODAH sont :

- Aménagement de l’espace
- Eau & Assainissement
- Economie
- Equipements Culturels et Sportifs
- Gestion des Déchets
- Habitat
- Santé, Hygiène et Environnement (Air, Bruit)
- Informations sur les Risques Majeurs
- Transports et Voirie Communautaire
- Réseau Numérique Très Haut Débit

Les lois de décentralisation permettent à certaines collectivités territoriales d’exercer une compétence en matière de santé publique (salubrité, santé, environnement), c’est le cas de l’agglomération Havraise.

En effet, la Ville du Havre fut la première commune à s’être dotée d’un bureau d’hygiène municipal en 1879, à l’initiative de son maire, Jules Siegfried, suite à une épidémie de choléra. En 1950, un syndicat intercommunal à vocation unique dénommé Syndicat intercommunal d’hygiène de la région havraise, fut créé pour exercer des missions d’hygiène et de salubrité. Il regroupait six communes à sa création et s’est étendu par la suite à dix-neuf communes.

A compter de 1996, sous l’impulsion d’une nouvelle équipe municipale, une politique de santé publique a été mise en place. Un médecin de santé publique a été recruté pour prendre en charge la direction du service Santé de la Ville du Havre et celle du Syndicat intercommunal d’hygiène de la région havraise.

Les missions de santé sont ainsi passées d’une culture de soins à une culture de santé publique, c’est-à-dire de prévention et plus encore de promotion de la santé, dont l’objectif est d’aider chacun à être acteur de sa propre santé.

Le 31 décembre 2003, le Syndicat intercommunal d’hygiène de la région havraise a été dissous et son personnel a été transféré à la CODAH. En matière de santé publique, la CODAH a un rôle fédérateur des acteurs de la santé, de l’éducatif et du social, en proximité avec la population.

Les objectifs de la direction Santé Hygiène Environnement sont les suivants :

- développer le travail en réseau des professionnels de la santé, du social, de l’éducatif et des habitants pour faciliter l’accès aux soins et la prise en charge globale de la personne afin de permettre aux habitants d’être acteurs de leur santé,
- développer des actions de promotion de la santé en partenariat avec les différents acteurs locaux (professionnels de santé, associations, institutions...) en lien avec les programmes nationaux, régionaux et locaux notamment sur la thématique du bruit,
- favoriser une démographie des professionnels de santé en adéquation avec les besoins (action de communication pour promouvoir les métiers de santé, incitation des professionnels à s’installer dans l’agglomération...),
- renforcer la coordination des actions de santé publique et leur articulation avec les politiques nationales, et locales pour les rendre plus pertinentes et efficaces,
- favoriser la salubrité publique,
- participer à la lutte contre l’habitat indigne.
Les missions de la direction sont variées selon les secteurs d'intervention :

- **Le secteur santé publique promotion de la santé** :
  - mise en place d'actions de prévention et de promotion de la santé (dont le bruit),
  - appui à la mise en adéquation de la démographie des professionnels de santé avec les besoins,
  - appui au développement du travail en réseau,
  - mise à disposition d’informations en santé publique au centre de documentation,

- **Le secteur de politique animale** :
  - gestion et prise en charge des populations animales domestiques errant sur la voie publique,
  - gestion de la fourrière animale.

- **Le secteur de l’hygiène et qualité de vie** :
  - gestion des plaintes de voisinage et médiation (dont les bruits de voisinage),
  - contrôle du respect du règlement en matière d’hygiène et de salubrité,
  - dératisation des réseaux publics d’assainissement,
  - dératisation, désinsectisation, désinfection des locaux à gestion communale ou communautaire,
  - prévention des nuisances sonores et veille à la qualité de l’air en lien avec Air Normand (Association de surveillance de la Qualité de l’Air).

La CODAH est donc compétente pour la réalisation de la cartographie stratégique du bruit dans l’environnement de son territoire.

Ne disposant pas de technicité nécessaire à la réalisation de cette carte, la CODAH a recouru, dans un premier temps, à un prestataire (ACOUPHEN ENVIRONNEMENT) pour une étude préalable permettant de définir précisément ses besoins au regard de la directive européenne.

Dans un deuxième temps, la CODAH a lancé une consultation. Suite à l’analyse des offres reçues et à l’avis de la Commission d’Appel d’Offres, il a été décidé d’attribuer le marché pour la réalisation de la cartographie et l’ébauche du PPBE au groupement Orféa Acoustique, Gamba Acoustique, Géosat.

Pour la réalisation de cette cartographie et l’élaboration du PPBE, la CODAH a tenu à associer la population. Deux associations locales (Ecologie pour le havre et le Comité du Quartier des Neiges), ainsi qu’un riverain ont donc participé au suivi de ce projet.
Résumé non technique

Il présente, dans un premier temps, les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.
La réalisation du PPBE s’appuie sur :

- les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l’environnement sonore,
- la connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit, notamment dans les secteurs identifiés comme étant des zones à enjeux,
- les orientations stratégiques portées par les documents tels que le SCOT et les politiques de déplacements (PDU...).

Ce plan énonce quatre objectifs principaux :

- actions transversales de prévention sur des problématiques communes (circulation des deux roues à moteurs, bruit industriel, lieux d’activité...),
- réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux identifiées (partnership d’actions avec les gestionnaires d’infrastructures bruyantes, études acoustiques ciblées, baisse des vitesses de circulation, entretien des réseaux routiers...),
- anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d’aménagement (adaptation de la voirie aux contextes urbains traversés, développement des modes doux...),
- valorisation des zones calmes.

Conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d’infrastructures de transport (État, Réseau Ferré de France, Département) ont vocation à se doter de leur propre PPBE. Ces documents étant en cours de réalisation au moment où le présent PPBE a été élaboré, seules les mesures de réduction du bruit connues à ce stade ont été intégrées. Par ailleurs, le Plan de Prévention du Bruit dans l’Environnement doit faire l’objet d’une évaluation et d’une actualisation au moins tous les cinq ans. Il pourra, à cette échéance, intégrer les nouvelles mesures programmées par les différentes autorités concernées.


Ce PPBE a été rédigé par l’Observatoire de l’Environnement Sonore de la CODAH. Celui-ci a été créé par décision des élus, pour mettre en place un partenariat avec les différents acteurs concernés, pour effectuer le travail d’analyse nécessaire pour l’élaboration et le suivi du Plan de Prévention du Bruit dans l’Environnement (PPBE).

Le PPBE de la CODAH à était approuvé à l’unanimité en conseil communautaire le 12 février 2015.
PARTIE 1

1/Contexte et démarche d’étude

L’environnement sonore est un des composants de la vie urbaine et sa qualité est une des préoccupations principales des habitants. Celle-ci se module en fonction des lieux, des perceptions et des périodes. Afin de garantir la qualité de cet environnement sonore, il est dès lors nécessaire de l’évaluer pour en connaître les composantes et agir.

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 nuisibles de l’exposition au bruit dans l’environnement. Cette approche est basée sur une cartographie de l’exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l’Environnement (PPBE) au niveau local.

Les textes transposés en droit français imposent à tous les organismes publics ou privés, gestionnaires d’infrastructures de grande envergure des réseaux routiers, aériens, ferroviaires et industriels, l’établissement de cartes de bruit, appelées « Cartes de Bruit Stratégiques » (CBS). Elles sont destinées à établir un état des lieux des niveaux sonores dans l’environnement. Les bruits dans les lieux de travail, les bruits de voisinage, d’activités domestiques ou d’activités militaires ne sont en revanche pas visés.
Deux échéances réglementaires pour l’application de textes :

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>• Agglomérations de plus de 250 000 habitants</td>
<td>• Agglomérations de plus de 100 000 habitants</td>
</tr>
<tr>
<td>• Routes de plus 6 millions de véhicules par an (16 400 véhicules par jour)</td>
<td>• Routes de plus 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules par jour)</td>
</tr>
<tr>
<td>• Voies ferrées plus de 60 000 passages de trains par an</td>
<td>• Voies ferrées plus de 30 000 passages de trains par an</td>
</tr>
<tr>
<td>• Aéroports de plus de 50 000 mouvements par an</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

1/ Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 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.

La CODAH est concernée par la deuxième échéance puisque ces textes se sont basés sur les aires urbaines INSEE (soit 13 des 17 communes membres de la CODAH).

Afin de présenter une action cohérente à l’échelle communautaire, la Communauté de l’Agglomération Havraise s’est engagée dans un travail de cartographie du bruit sur l’ensemble de son territoire.

Les cartes stratégiques de bruit préalablement établies, représentant les niveaux sonores dans l’environnement, permettent une première estimation des espaces urbains et populations exposés. Elles représentent un outil évolutif au service des actions de lutte contre les nuisances sonores et d’amélioration de l’environnement sonore. Les cartes de bruit sont des outils d’aide à la décision pour les collectivités dans une optique d’amélioration du cadre de vie des habitants.

La finalité des cartes de bruit est de permettre une évaluation de l’exposition au bruit des populations, de porter ces éléments à la connaissance du public puis de contribuer à la définition d’un Plan de Prévention du Bruit dans l’Environnement.

La Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 Avril 2006) concernent les quatre sources de bruit suivantes :

- infrastructures de transport routier, comprenant les réseaux autoroutier, national, départemental, communautaire et communal,
- infrastructures de transport ferroviaire,
- infrastructures de transport aérien,
- infrastructures industrielles classées pour la protection de l’environnement, soumises à autorisation (ICPE-A).

Compétente en matière de lutte contre le bruit, la Communauté de l’Agglomération Havraise (CODAH) s’est engagée dans un travail de cartographie du bruit pour répondre aux exigences réglementaires et doter le territoire d’un outil de connaissance et de prévision de l’environnement sonore.


Dans un souci d’unité, de cohérence et d’analyse à l’échelle de l’agglomération, la CODAH a souhaité cartographier l’ensemble de son territoire. Les communes d’Octeville-Sur-Mer, Cauville-Sur-Mer, Mannevillelette et Rogerville ont donc été incluses à la cartographie. Le PPBE porte ainsi sur l’ensemble du territoire.

b - DÉMARCHE MISE EN ŒUVRE : CRÉATION DE L’OBSERVATOIRE

Les cartes de niveaux sonores du territoire de la CODAH ont été réalisées courant 2011. Ces cartes sont le résultat d’une modélisation à une échelle macroscopique qui nécessite un travail de suivi et d’analyse à une échelle plus fine, pour identifier des secteurs à enjeux et déterminer des priorités d’action.

La CODAH a souhaité mettre en place un « Observatoire de l’Environnement Sonore » afin de créer et faire vivre un partenariat permettant la réflexion et la concertation entre les différents acteurs concernés par les questions du bruit dans l’environnement sur son territoire. Participant aussi une association environnementale et un habitant. Il effectuera le travail d’analyse nécessaire pour l’application et le suivi du Plan de Prévention du Bruit dans l’Environnement (PPBE) pendant les 5 années à venir.

Les objectifs de cet Observatoire de l’Environnement Sonore sont :

- accompagner la publication des cartes de bruit et du plan de prévention,
- suivre et valider des orientations du PPBE par l’intermédiaire d’un comité de pilotage (composé d’élus, de représentants des communes, de gestionnaires…) appuyé d’un comité de suivi (composé de techniciens, experts, représentants d’associations…),
- effectuer les mises à jour du PPBE.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l’environnement a été élaboré en 4 étapes :

- Diagnostic :
  Une première phase de diagnostic a permis de recenser l’ensemble des connaissances disponibles sur l’exposition sonore des populations, dans l’objectif d’identifier les situations sonores à enjeux sur le territoire. Ce diagnostic s’est basé essentiellement sur les résultats des cartes de bruit et le classement sonore des voies arrêtées par le préfet, ainsi que l’ensemble des documents d’urbanisme concernant les communes impactées.

- Proposition d’actions :
  A l’issue de la phase d’identification de toutes les zones considérées comme calmes et de qualité, ou bruyantes, une attention toute particulière a été portée sur les populations repêchées en situation de forte exposition. Compte tenu des moyens financiers à disposition pour chaque collectivité et gestionnaires concernés, l’analyse des zones à enjeux vise à identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE (5 années à venir), ainsi que les études complémentaires prévues sur cette même période pour poursuivre l’action.

- Élaboration du projet de PPBE :
  A partir des propositions faites par les différents gestionnaires d’infrastructures impactant l’environnement sonore, l’Observatoire mis en place, a pris en charge la rédaction et le suivi du PPBE.

Mise à disposition du public et finalisation du document :
Le document final est ajusté en fonction des retours pendant la phase de consultation du public, exposant les remarques et la suite qui leur ont été données.

Le diagnostic acoustique territorialisé a été élaboré en amont par le groupement de bureaux d’études ayant réalisé les cartes stratégiques du bruit. L’observatoire de l’environnement sonore à quant à lui pris en charge la formalisation et le suivi du PPBE.
PARTIE 1

2/Cartographie du bruit dans l’environnement

a - LECTURE DES CARTES DE NIVEAUX SONORES

Les cartes de bruit sont des documents de diagnostic à l’échelle de grands territoires. Elles visent à donner une représentation de l’exposition des populations aux bruits des infrastructures de transports et de certaines industries. Les sources de bruit à caractères fluctuant, local ou événementiel ne sont pas représentées sur ce type de document.

Les cartes de bruit ne sont pas des documents opposables. Les cartes sont exploitées pour établir un diagnostic global ou analyser des scénarii.

La lecture de la carte ne peut être comparée à des mesures de bruit. En effet, mesures et cartes ne représentent pas les mêmes effets. Il s’agit dans la carte d’essayer de représenter un indicateur (une dose moyenne) à l’aide d’un niveau moyen (tenant compte de l’évolution annuelle du trafic par exemple). Elle ne peut remplacer une mesure sur site qui sera plus précise mais attachée à un référentiel temps.

Les cartes de bruit sont issues de calculs : les gestionnaires des équipements bruyants ont fournis les données d’entrée nécessaires à la modélisation du bruit. Ces données sont ensuite intégrées dans un modèle mathématique qui les transforme en niveaux de bruit dans l’environnement.

Il est important de préciser que la cartographie tient compte de la topologie du terrain qui existe sur le territoire.

Les cartes de bruit donnent une idée du bruit moyen ambiant sur une année et peuvent parfois être très différentes du bruit ressenti.

Les éléments de lecture des cartes ont été définis préalablement par l’Arrêté national du 4 avril 2006 relatif à l’établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l’environnement : Cette cartographie représente, à l’aide des différentes couleurs, le niveau sonore à intervalle de 5 dB(A), le vert clair étant pour les zones les plus calmes et le violet foncé pour les zones les plus bruyantes.

La cartographie représente des « courbes isophones » tracées par tranche de 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) pour la période nocturne et de 55 dB(A) pour la période de 24 h.

Les cartes de bruit stratégiques réalisées sont le résultat d’une approche macroscopique.

La Directive Européenne a fixé des indicateurs communs pour l’ensemble des pays réalisant les cartes. Il s’agit du L\text{den} et du L\text{n}.

- Le L\text{n} (N pour nuit) est l’indicateur du niveau sonore nocturne (22h-6h).

Ces indicateurs sont exprimés en décibels (dB(A)).

Toutes les cartes sont à l’échelle 1/10000ème

Ces cartes seront actualisées tous les 5 ans.

b - POPULATIONS POTENTIELLEMENT EXPOSÉES ET BÂTIMENTS SENSIBLES

Le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d’habitation et le nombre d’établissements d’enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif ont été recensés selon des critères similaires appliqués à tout un territoire.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Couleur</th>
<th>Niveau sonore en dB(A)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Violet foncé</td>
<td>≥ 75</td>
</tr>
<tr>
<td>Violet lavande</td>
<td>70 - 75</td>
</tr>
<tr>
<td>Rouge</td>
<td>65 - 70</td>
</tr>
<tr>
<td>Orange</td>
<td>60 - 65</td>
</tr>
<tr>
<td>Jaune</td>
<td>55 - 60</td>
</tr>
<tr>
<td>Vert clair</td>
<td>50 - 55</td>
</tr>
</tbody>
</table>

L’échelle de couleur utilisée pour les cartes présentées est conforme à la norme NF S 31-130 en vigueur, conformément à l’arrêté ministériel du 4 avril 2006.
### ESTIMATION DES POPULATIONS

#### PARTIE 1

<table>
<thead>
<tr>
<th>VOIES FERREES</th>
<th>AEROPORTS</th>
<th>INDUSTRIES LOPE</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>ROUTE</strong></td>
<td><strong>Circuit Terrestre / Long Terme</strong></td>
<td><strong>Estimation de la population exposée (par ordre)</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Estimation de la population exposée (par ordre)</strong></td>
<td><strong>Estimation de la population exposée (par ordre)</strong></td>
<td><strong>Estimation de la population exposée (par ordre)</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Industries Lope</strong></td>
<td><strong>Industries Lope</strong></td>
<td><strong>Industries Lope</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Type de local</strong></td>
<td><strong>Type de local</strong></td>
<td><strong>Type de local</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Populace exposée</strong></td>
<td><strong>Populace exposée</strong></td>
<td><strong>Populace exposée</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### 2. TABLEAUX DE SYNTHESE

<table>
<thead>
<tr>
<th>VOIES FERREES</th>
<th>AEROPORTS</th>
<th>INDUSTRIES LOPE</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>ROUTE</strong></td>
<td><strong>Circuit Terrestre / Long Terme</strong></td>
<td><strong>Estimation de la population exposée (par ordre)</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Estimation de la population exposée (par ordre)</strong></td>
<td><strong>Estimation de la population exposée (par ordre)</strong></td>
<td><strong>Estimation de la population exposée (par ordre)</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Industries Lope</strong></td>
<td><strong>Industries Lope</strong></td>
<td><strong>Industries Lope</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Type de local</strong></td>
<td><strong>Type de local</strong></td>
<td><strong>Type de local</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Populace exposée</strong></td>
<td><strong>Populace exposée</strong></td>
<td><strong>Populace exposée</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
<td><strong>Population exposée</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>
c - SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE

La lecture des résultats de la cartographie de l’environnement sonore (tableaux statistiques et cartes du bruit) permet d’estimer l’exposition potentielle au bruit de la population et des bâtiments susceptibles d’appartenir à un établissement dit sensible (santé ou enseignement).

L’intérêt des cartes stratégiques de bruit (tableaux statistiques et cartographies) réside dans une représentation identifiant les territoires les plus exposés, là où se concentrent les risques. Les tableaux ci-dessous récapitulent le pourcentage d’habitants potentiellement impactés pour chaque source de bruit (routière, ferroviaire, industrielle et aéroplane) par plage de niveaux d’exposition au bruit (indicateur sur 24h). L’étude des établissements de santé et d’enseignement impactés reflète les mêmes résultats.

L’analyse montre que la population de la CODAH est principalement impactée par :

- Le bruit routier de façon très majoritaire : le linéaire de voies routières est présent sur tout le territoire (1 472 km) ;
- Le bruit aérien dans une moindre mesure : l’aéroport du Havre-Octeville étant éloigné des territoires urbanisés ;
- Le bruit ferroviaire dans une moindre mesure : le linéaire de voies ferroviaires traverse le territoire sur 162 km d’Est en Ouest.
- Le bruit industriel des 82 ICPE_A réparties sur 12,7 km² ne présentant pas de dépassement de seuil réglementaire. Les indicateurs utilisés (Lden et Ln) sont des indicateurs pondérés, moyennés sur l’année. Le fait qu’il n’y ait pas de dépassement de seuil réglementaire pour le bruit industriel pour ces deux indicateurs signifie que, sur l’ensemble d’une année, la dose de bruit industriel perçue en façade des habitations les plus proches ne dépasse pas certains seuils. Cela ne signifie pas que « l’on n’entend pas le bruit industriel ».

Si l’on observe le pourcentage des populations potentiellement impactées par tranche de 5 dB(A), le bruit routier est largement dominant.

Pourcentage d’habitants impactés pour chaque source de bruit par plage de niveaux d’exposition au bruit (indicateur sur 24h)
Si l’on observe le pourcentage de population potentiellement impactée en y intégrant le niveau de seuil limite par source de bruit indiqué ci-dessous par la ligne verticale, la majorité de la population est potentiellement impactée par des niveaux inférieurs à 50 dB(A) pour les sources de bruit aérien, ferroviaire et industriel, et inférieurs a 68 dB(A) pour le bruit routier.

Pourcentage d’habitants potentiellement impactés par type de source de bruit sur 24h (indicateur Lden) avec indication du niveau de seuil limite, spécifique à chaque source de bruit, à savoir 68 dB(A) pour le bruit routier, 55 dB(A) pour le bruit des aéronefs, 73 dB(A) pour le bruit ferroviaire et 71 dB(A) pour le bruit industriel.

A noter que ces résultats sont le point zéro de l’étude, la nouvelle étude dans cinq ans permettra des comparaisons.
1/Résultat du diagnostic

Des stratégies de gestion ou de prévention du bruit ont été élaborées sur la base de la connaissance des cartes du bruit. L'analyse des documents produits, (courbes isophones, cartes de synthèse, documents de synthèse...), vient compléter les informations graphiques et explicatives contenues dans la cartographie, par un travail d'identification des enjeux majeurs liés à l'environnement sonore de la Communauté de l'Agglomération Havraise.

Le travail de diagnostic en amont du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) vise ainsi à identifier les espaces bruyants (zones de conflit) et les espaces qualitatifs (zones calmes) en distinguant les zones à faible ou forte densité de population (zones sensibles).
PARTIE 2

Diagnostic / Enjeux

a - CRITÈRES D’ÉVALUATION DES TERRITOIRES

L’évaluation des situations dites « sensibles » aux bruits d’infrastructures bruyantes sur le territoire de la CODAH, a été basée sur l’estimation de sept critères d’analyse :

1 • Nombre d’habitants et d’établissements sensibles (établissement d’enseignement et de santé) exposés à un niveau de bruit élevé.

2 • Qualités d’usages (attente par rapport à un usage, plaintes), paysagères et patrimoniales des lieux (lieux emblématiques, espaces naturels sensibles, espaces boisés classés, monuments historiques...).

3 • Situation sonore multiexposée (sous le plan d’exposition au bruit de l’aéroport, à proximité d’une voie ferroviaire...). Dans un contexte multiexposé, les habitants peuvent subir plus fortement le bruit.

4 • Nombre de réclamations / plaintes de riverains enregistrées en mairies.

5 • Caractéristiques urbaines et potentiel d’évolution du site (caractéristiques du tissu urbain, état de l’habitat, densification possible, type et ancienneté des revêtements de chaussée, perspectives d’évolution...).

6 • Antériorité évidente du bâti.

7 • Évolution des trafics (augmentation, baisse, reports...).

Parallèlement, plusieurs critères de détermination des zones de calmes et de qualités sonores sur le territoire de la CODAH ont été retenus :

• Les qualités d’usages, paysagères et patrimoniales ; patrimoine classé, lieux de ressourcement, lieux emblématiques...

• Les zones préservées des bruits, identifiées en deçà du seuil de 55 dBA en Lden sur la carte de cumul des sources de bruit routier, ferroviaire, industriel et aéroportuaire ;

• Les espaces accessibles par tous : espaces ouverts au public et bien desservis (accessibilité non en contradiction avec la volonté de préserver la zone du bruit) pour permettre du repos et du répit pour le plus grand nombre ;

• La taille de la zone de calme et de qualité (espace suffisamment vaste) ;

• Les espaces potentiels préservés du bruit (espaces en devenir).

b - ACCEPTABILITÉ DU BRUIT DANS L’ENVIRONNEMENT

L’analyse des plaintes fait souvent ressortir un manque de connaissance quant aux actions possibles de protections efficaces contre le bruit. La demande d’implantation de masque végétal (une haie, par exemple, à ne pas confondre avec un merlon planté) est récurrente alors que ce type d’action a plus d’impact sur l’appréciation qualitative des lieux (la source de bruit n’est plus visible) qu’un réel effet d’écran acoustique.

Le cumul du bruit avec d’autres contraintes, à la fois environnementales, sociales ou économiques, accentue le phénomène de gêne. Le manque d’espace pour les cheminements piétons, les détériorations des aménagements, les problématiques de vitesses élevées de véhicules et les problèmes de sécurité qui en découlent, accompagnent les plaintes dues aux nuisances sonores.

L’analyse et le traitement des plaintes apportent des informations intéressantes sur la gêne ressentie par une partie de la population. La méthode de recueil des plaintes et de leur traitement doit être harmonisée sur l’ensemble du territoire, avec le souci de faire un retour cohérent sur la stratégie d’action de la CODAH, concernant le problème exposé. Ce type d’information ne peut en revanche pas être considéré comme représentative. Elle doit être considérée comme pouvant contribuer à la détection et l’analyse de points d’exposition au bruit qui sont sensibles.

2 / Identification des situations sonores à enjeux

a - ANALYSE DES ZONES DE DÉPASSEMENT

Le croisement des informations contenues dans les cartes stratégiques du bruit établissant les secteurs affectés par le bruit et les zones où les valeurs limites sont dépassées avec les données de population, permet de localiser les situations critiques sur le territoire de la CODAH.

Les zones de conflit seront identifiées en observant la proximité des deux catégories antagonistes suivantes :

• Forte production de bruit (proximité infrastructure routière, voies ferrées, niveaux de bruit au delà d’un certain seuil) ;

• Grande sensibilité au bruit (habitat, établissements d’enseignement et de santé, zones de calme).

Pour définir la sensibilité au bruit, les unités bâties sont divisées en habitat, établissements sensibles et autres suivant un code couleur spécifique.

Les types d’habitat sont distingués en trois catégories :

• habitat pavillonnaires (de 0 à 6 habitants),

• petits collectifs (de 7 à 50 habitants),

• grands collectifs (au delà de 51 habitants par bâtiment).
L’analyse des dépassements des valeurs limites s’est basée essentiellement sur les résultats des cartes de bruit. Pour rappel, les valeurs limites par type de source sont définies dans l’arrêté du 4 avril 2006 et sont les suivantes :

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indicateurs de bruit</th>
<th>Aérodrome</th>
<th>Route et / ou ligne à grande vitesse</th>
<th>Voie ferrée conventionnelle</th>
<th>Activité industrielle</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Lden dB(A)</td>
<td>55</td>
<td>68</td>
<td>73</td>
<td>71</td>
</tr>
<tr>
<td>Ln dB(A)</td>
<td>62</td>
<td>65</td>
<td>65</td>
<td>60</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Localisation des zones potentiellement à enjeux sur le territoire de la CODAH
Les situations sonores dites zones à enjeux bruit sur le territoire sont de deux types :
- les zones en dépassement des valeurs limites réglementaires par source de bruit
- les zones de calme et de qualité sonore.

Quatre communes du territoire sont potentiellement impactées par des dépassements de seuil limite pour plusieurs sources de bruit : Le Havre (site multi-exposé routier et ferroviaire), Octeville-sur-Mer (site multi-exposé routier et aérien), Harfleur et Gonfreville l’Orcher.

Il est à noter que l’ensemble du territoire est principalement impacté par des dépassements des valeurs limites réglementaires du bruit routier. La carte précédente (p. 17) synthétise les principales zones à enjeux sur le territoire.

**BRUIT ROUTIER**

Les cartes de dépassement des valeurs limites en Lden (seuil de 68 dB(A) pour le bruit routier) et Ln (62 dB(A)) ont identifié les secteurs géographiques impactés par des niveaux de bruit routier très élevés.

En complément des cartes produites, une analyse hiérarchique des niveaux de bruit routier strictement supérieur à 68 dB(A), à 73 dB(A) et à 78 dB(A) en Lden a été croisée avec l’identification des usages des bâtiments (habitations, établissements d’enseignement et de santé).

Au delà des niveaux de bruit routier strictement supérieur à 78 dB(A), aucun bâtiment sensible n’est impacté.

La voie ferroviaire Le Havre - Rouen - Paris impacte principalement un habitat de type pavillon situé sur les communes de Gonfreville-l’Orcher et Harfleur. Des plaintes de riverains sont recensées bien que peu d’habitations soient identifiées comme potentiellement impactées par des dépassements de seuil.

Ceci s’explique par le fait que les zones urbanisées sont en partie éloignées des infrastructures ferroviaires. La problématique reste donc une question très localisée sur le territoire de la CODAH.

**BRUIT FERROVIAIRE**

Les cartes de dépassement des valeurs limites en Lden (seuil de 73 dB(A) pour le bruit ferroviaire) et Ln (60 dB(A)) ont identifié les secteurs géographiques impactés par des niveaux de bruit ferroviaire très élevés.

En complément des cartes produites, une analyse des niveaux de bruit ferroviaire strictement supérieur à 73 dB(A), et à 78 dB(A) en Lden a été croisée avec l’identification des usages des bâtiments (habitations, établissements d’enseignement et de santé).

Au delà des niveaux de bruit ferroviaire strictement supérieur à 73 dB(A), seuls 4 bâtiments d’habitation de type pavillon situés sur les communes de Gonfreville-l’Orcher et Harfleur sont potentiellement impactés (aucun établissement sensible).

La voie ferroviaire Le Havre - Rouen - Paris impacte principalement un habitat de type pavillon situé sur les communes de Gonfreville-l’Orcher et Harfleur. Des plaintes de riverains sont recensées bien que peu d’habitations soient identifiées comme potentiellement impactées par des dépassements de seuil.

Ceci s’explique par le fait que les zones urbanisées sont en partie éloignées des infrastructures ferroviaires. La problématique reste donc une question très localisée sur le territoire de la CODAH.
BRUIT AERIEN

Les cartes de dépassement des valeurs limites en Lden (seuil de 55 dB(A) pour le bruit aéroportuaire) et Ln (50 dB(A)) ont identifié les secteurs géographiques impactés par des niveaux de bruit aéroportuaire supérieurs aux valeurs seuils.

En complément des cartes produites, une analyse des niveaux de bruit aéroportuaire strictement supérieur à 55 dB(A) en Lden a été croisée avec l'identification des usages des bâtiments (habitations, établissements d'enseignement et de santé).

Au delà des niveaux de bruit lié au survol des aéronefs strictement supérieur à 55 dB(A), 298 bâtiments d'habitation, principalement de l'habitat pavillonnaire et une trentaine de petits collectifs sont potentiellement impactés.

L'aéroport étant situé en retrait des zones urbanisées, son impact sur les populations est limité aux communes d'Octeville-sur-Mer et du Havre.

Les plaintes concernant le survol d'avion sont plutôt liées à l'activité des vols de loisir qui a surtout lieu le week-end et qui impacte les communes de Cauville-sur-Mer, Octeville-sur-Mer et Sainte-Adresse.

BRUIT INDUSTRIEL

Il n’existe pas de carte de dépassement de seuil réglementaire pour le bruit industriel puisqu’il n’y a aucun dépassement des valeurs réglementaires.

Le bruit industriel des 82 ICPE_A réparties sur 12,7 km² ne présente pas de dépassement de seuil réglementaire. Les indicateurs utilisés (Lden et Ln) sont des indicateurs pondérés, moyennés sur l’année. Le fait qu’il n’y ait pas de dépassement de seuil réglementaire pour le bruit industriel pour ces deux indicateurs signifie que, sur l’ensemble d’une année, la dose de bruit industriel perçue en façade des habitations les plus proches ne dépasse pas certains seuils. Cela ne signifie pas que « l’on n’entend pas le bruit industriel. Bien que ne faisant pas l’objet d’une zone à enjeux, plusieurs communes ont fait part des nuisances liées aux bruits de la zone industrielle. Il sera donc proposé lors du comité de suivi du PPBE de mettre en place un groupe de travail au sein de l’observatoire de l’environnement sonore sur cette thématique.

b - ZONE DE CALME ET DE QUALITÉ SONORE

Un des objectifs des PPBE est de prévenir l’augmentation des niveaux de bruit dans les zones dites « calmes » définies comme des « 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 cartes du bruit réalisées permettent d’analyser les espaces soumis à une dose de bruit routier, ferroviaire, industriel et aérien ou par lecture inverse, les espaces préservés de ces quatre sources de bruit cartographiées.

Différents seuils limites ont été utilisés par des villes européennes pour estimer les zones faiblement exposées au bruit en niveau de bruit global sur 24h, en Lden : 55 dB(A) au Portugal, 50 dB(A) au Royaume Uni et en France.

Les zones du territoire de la CODAH exposées à des niveaux de bruits cumulés (routier, ferroviaire et industriel) inférieurs à 55 dB(A), 50 dB(A) et 45 dB(A) (avec la superposition du bruit aérien) sont représentées par une échelle de niveau de vert dans l’illustration ci-après. Trois échelles de lecture des résultats de la carte de « non bruit » sur le territoire de la CODAH sont présentées dans l’illustration afin de distinguer différents types d’espaces préservés des bruits routiers, ferroviaires, industriels et aériens.

Il apparaît qu’une grande partie du territoire de la communauté d’agglomération est exposée au bruit des infrastructures et que le choix du seuil limite n’est pas déterminant dans la localisation des espaces préservés du bruit.

Parmi l’ensemble des espaces préservés du bruit, l’analyse du territoire permet d’identifier un certain nombre d’espaces notables.

- Grandes zones naturelles (espaces ruraux et forêts) :
  - Les espaces agricoles des communes rurales au Nord et au Nord-est de l’agglomération ;
  - La forêt de Montgeon sur le Havre, pour sa qualité, sa taille et sa proximité des zones urbaines ; véritable poumon au cœur de l’agglomération.

- Le Parc de Rouelles au Nord du Havre, pour sa qualité, son caractère patrimonial (arboretum botanique et paysager) et sa taille (150 ha de prairies, bois, jardins, étangs et marais dont 20 km de promenades aménagées).

- Le bois du Château d’Orcher à Gonfreville-l’Orcher, pour sa taille et son caractère patrimonial.


- Le golf du Havre à Octeville-sur-Mer pour son caractère paysager.

- Le littoral Ouest de la Manche sur le Havre, Sainte-Adresse, Octeville-sur-Mer et Cauville-sur-Mer, pour son caractère emblématique (protection du littoral), son accessibilité (promenade maritime) et sa proximité des zones urbaines.

- Espaces urbains plus réduits :
  - Les jardins suspendus du Havre, au cœur de l’ancien fort de Sainte-
Adresse, pour le panorama qui domine la ville basse, l’estuaire et la Manche, le caractère patrimonial du lieu, la vocation pédagogique (plus de 3 700 espèces végétales y sont rassemblées).

- Le jardin fluvial, parc urbain dans les quartiers sud de la zone portuaire du Havre, pour ses qualités paysagères, d’usages et la valorisation d’un patrimoine industriel par requalification urbaine complète de l’interface ville-port.

- Les bords de la Lézarde à Harfleur, pour le caractère patrimonial des maisons de pêcheurs, l’accessibilité de la promenade depuis les zones urbaines.

- Les cœurs d’îlots bâtis continus en centre urbain dense préservant une façade au calme sur des espaces aussi bien publics que privatifs.


Les espaces de calme et de qualité sonore listés représentent des lieux de repos, de promenade et de ressourcement potentiels.

Localisation des principales zones de calme sur la carte des zones de « non bruit » (routier, ferré, industriel et aéronef)
PARTIE 3

Objectif du PPBE

1/Objectif / prévenir et agir

L’analyse détaillée des résultats de la cartographie par type de source, permettra de réfléchir, en accord avec les différents acteurs concernés (gestionnaires d’infrastructures, communes...), aux priorités d’actions :

- Traitement des zones présentant des dépassements de seuils ;
- Préservation des zones calmes, suivant la nature de l’occupation des sols et des usages des territoires préservés du bruit.

D’autres études, plus spécifiques, seront alors nécessaires pour évaluer, à une échelle plus fine, des hypothèses d’aménagement et leurs impacts éventuels.

L’Observatoire de l’Environnement Sonore s’attachera à proposer des actions afin de :

- Préserver au maximum les zones de calme et qualités sonores identifiées
- Protéger au maximum les personnes exposées à des niveaux de bruit au delà des seuils réglementaires

2/Plan d’actions

L’ensemble des zones à enjeux et problématiques locales identifiées pourront être croisées avec les orientations stratégiques portées par les documents comme :

- SCOT espaces à préserver : trame verte, les trames bleues, les espaces propices à la perception de tranquillité par la population (ressourcement), etc...
- PLU ou POS avec la possibilité pour les collectivités de retranscrire les zones calmes dans les documents d’urbanisme (par le biais des L 123-1,7° « identification et localisation d’un espace public à protéger... » et L 123-1,6° « voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer y compris les rues ou sentiers piétonniers »...)
- PDU : politiques de déplacements locales en lien avec l’observatoire des déplacements et leurs impacts sur l’environnement ;
- Plan habitat pour les grands projets de construction...
- Les PPBE dit Etat et départemental ;
- Étude des modalités de financement des actions : cofinancement collectivités et gestionnaires d’in-
fréquences impactantes et subventions ADEME ou État.

- Lien avec l’observatoire départemental du bruit.

a - ACTIONS TRANSVERSALES D’INFORMATION

Les démarches auprès des communes ont permis de faire remonter des actions concernant l’environnement sonore de tout le territoire de la CODAH et nécessitant une meilleure communication et sensibilisation du public.

b - RÉDUCTION DU NIVEAU DE BRUIT DANS LES ZONES À ENJEUX

Le travail sur la définition des zones à enjeu a permis de déterminer que peu de celles-ci sont impactées par des dépassements de seuils limites pour plusieurs sources de bruit. Le territoire étant principalement impacté par des dépassements de seuil au bruit routier.

Cette analyse a aussi montré que certaines zones à enjeu ont fait l’objet parfois de modifications importantes entre le moment de la réalisation des cartes et la rédaction de ce document. Citons comme exemple, l’entrée de ville du Havre du stade Océane au boulevard de Graville, avec la modification de voirie, de feu de signalisation, la diminution de la vitesse, le changement de revêtement,…

Une analyse à une échelle plus fine est nécessaire pour déterminer à la fois des actions et des priorités.

Différentes actions peuvent être mises en place afin de diminuer l’impact sonore :

- Les actions à la source de type renouvellement de revêtement, diminution de la vitesse… En effet la diminution de la vitesse de 50 Km/h à 30 Km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l’ordre de 3 dB (A). Les revêtements de chaussée peu bruyants peuvent constituer une alternative aux protections de type écran ou isolation acoustique des façades. Un revêtement acoustique sera performant au-delà de 50 Km/h dès lors que le bruit de roulement est prépondérant sur le bruit moteur.

- Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions de type écran antibruit ou merlon paysager,… Pour cela, il est nécessaire de tenir compte de la topographie du terrain. Une largeur d’emprise minimale est nécessaire en tenant compte d’une distance de sécurité entre la route et la protection. Bien qu’ayant très peu d’effet au niveau acoustique, la plantation de végétation peut avoir un effet positif sur la perception des riverains en masquant visuellement la source de bruit à l’origine de nuisances.

- Les actions sur les récepteurs telles que la protection phonique des façades des bâtiments sensibles,… Pour les bâtiments isolés, le traitement de façade peut être privilégié. Les travaux de type renforcement de l’isolation acoustique des façades exposées entrent souvent dans un cadre plus général de réhabilitation ou la fonction acoustique est partiellement « masquée » dans le cadre de la mise en œuvre d’un programme de réhabilitation, il est nécessaire de réaliser un diagnostic acoustique de l’état d’isolation des logements visés.

L’Observatoire de l’Environnement Sonore aura pour mission de proposer la mise en place de d’études plus fines et en assurer le suivi. Il accompagnera les gestionnaires dans le choix et la priorisation de leur projet de plan d’actions.

Concernant le bruit routier, les gestionnaires concernés ont dans leurs stratégies d’entretien une démarche de prise en compte des nuisances acoustiques dans les zones urbanisées.

Concernant le bruit ferroviaire, les actions visent à réduire le bruit émis par le trafic ferroviaire, notamment par le bruit de roulement des trains. Des mesures de type aménagement des voies, renforcement des protections acoustiques des infrastructures, renforcement des mesures de réduction du bruit au niveau des trains, peuvent être mises en œuvre.

Il s’agit de continuer à développer les villes tout en protégeant les habitants des nuisances sonores, en étudiant les combinaisons possibles entre la géométrie de la rue, la morphologie des façades et l’agencement des appartements afin de maîtriser l’ambiance sonore urbaine.

L’observatoire de l’environnement sonore pourra proposer des avis sur les projets d’aménagement afin d’aider à définir pour ceux-ci un environnement sonore confortable pour les habitants et pour les riverains.

Documents d’urbanisme et bruit

Les obligations imposées par la réglementation sur des mesures d’information que les collectivités s’engagent à respecter voire à compléter par des préconisations de terrain adaptées au niveau des SCOT et des PLU locaux :

- Respect de la réglementation pour les projets d’infrastructures nouvelles ou de modifications significatives d’infrastructures existantes,
- Mise à jour du classement sonore des voies et annexes aux PLU concernés,
- Même un travail au niveau national à la fois sur le matériel roulant, les rails et les protections. (Cf. document : éléments de RFF / partie 4 / p. 40)

c - ANTICIPATION DES PROBLÉMATIQUES ACOUSTIQUES DANS LES PROJETS D’AMÉNAGEMENT

Il s’agit de continuer à développer les villes tout en protégeant les habitants des nuisances sonores, en étudiant les combinaisons possibles entre la géométrie de la rue, la morphologie des façades et l’agencement des appartements afin de maîtriser l’ambiance sonore urbaine.

L’observatoire de l’environnement sonore pourra proposer des avis sur les projets d’aménagement afin d’aider à définir pour ceux-ci un environnement sonore confortable pour les habitants et pour les riverains.

Documents d’urbanisme et bruit

Les obligations imposées par la réglementation sur des mesures d’information que les collectivités s’engagent à respecter voire à compléter par des préconisations de terrain adaptées au niveau des SCOT et des PLU locaux :

- Respect de la réglementation pour les projets d’infrastructures nouvelles ou de modifications significatives d’infrastructures existantes,
- Mise à jour du classement sonore des voies et annexes aux PLU concernés,
Gestion de l'occupation de l'espace le long des infrastructures
Les préconisations de nature préventive pour la conception des infrastructures bruyantes comme des aménagements urbains, seront considérées dès en amont du processus de projet. Cette approche globale permet de réduire l'impact futur des nuisances sonores de manière plus efficace et à des coûts bien inférieurs à des traitements curatifs :

- Grands axes interurbains ou périurbains (entrée de ville, rocade) : privilégier les profils en long encaissés, choisir un enrobage acoustique performant et disposer des protections adaptées.
- Projets d'aménagement : choix du plan de masse et des principes de construction pour réduire l'impact sonore des infrastructures et concilier l'ensemble des contraintes du projet (accessibilité, desserte, topographie, paysage).
- Projets de construction : Prévention des nuisances sonores dans l'examen des permis de construire. Informer les maîtres d'œuvre et les maîtres d'ouvrage pour concevoir une implantation optimisée, favorisant la création de cœur d'îlots préservés du bruit et hiérarchisant les fonctionnalités des espaces intérieurs.

Un aménagement du territoire prenant en compte l'environnement sonore en amont des projets permet de limiter la propagation des bruits d'infrastructures et de protéger les bâtiments sensibles. En présence d'une exposition à plusieurs sources de bruit, la mise en œuvre de protections d'ensemble efficaces pour chacune des sources doivent être considérées.
Dans l'élaboration du projet urbain, il s'agit par exemple de hiérarchiser les secteurs construits en fonction de leur exposition et de leur usage, et donc leur sensibilité au bruit : le schéma ci-contre montre comment la disposition des zones industrielles et commerciales à proximité des infrastructures permet de garder des territoires « protégés » plus éloignés et plus adaptés à l'habitat.

Recul des constructions nouvelles
Si les mesures de traitement à la source du bruit ne peuvent être appliquées ou qu'elles sont inefficaces, l'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagement se traduit par la mise en place de servitude d'alignement dans les PLU, imposant un recul minimum des constructions nouvelles vis-à-vis des infrastructures bruyantes. Le recul des constructions est fonction de la catégorie de la voie.

Mesures sur le logement
Prise en compte de l'amélioration de l'isolation acoustique des logements dans le cadre de financement de programmes de travaux pour l'amélioration des performances thermiques ou la réhabilitation.

Éloigner : Le retrait des constructions par rapport à l'alignement de la voie dans le zonage du PLU est consommateur d'espace et s'accompagne d'une réflexion sur l'utilisation des terrains libres (piste cyclable, cheminement piéton).

Protéger : La continuité des façades le long du site bruyant assure la création de zones calmes sur les façades opposées (bâtiment haut faisant écran anti-bruit ou augmentation progressive de la hauteur des bâtiments en fonction de leur éloignement de la voie).

Orienter : Recommandations architecturales portant sur l'isolation acoustique des façades exposées au bruit et sur la distribution interne des pièces (logement traversant, pièces de vie orientées sur la façade la moins exposée, isolation adaptée).

Valorisation des zones calmes
Une zone calme est définie comme présentant des qualités sonores particulières. C'est un lieu à priori peu exposé aux bruits d'infrastructures bruyantes. Une zone de calme peut alors se démarquer d'un environnement sonore bruyant à connotation mécanique (routière, ferroviaire, industriel ou aérienne) par des bruits liés aux activités humaines présentes (promenade, loisirs, jeux d'enfants, divertissements...).
Afin de valoriser les lieux identifiés et assurer le respect de leurs qualités sonores dans le temps, une réflexion sera sur :

- La valorisation de lieux de calme et de qualité sonore par une signalétique d'information adaptée (identifiant les raisons et qualités des lieux, les activités possibles et les comportements à privilégier),
- La limitation de l'impact acoustique lié à d'éventuels projets d'infrastructures potentiellement nuisant à proximité,
- La notification des zones calmes dans les documents d'urbanisme (PLU, SCOT...),
- La mise en place d'un suivi dans le temps de l'évolution de l'environnement sonore.

Source : Guide PLU et bruit (www.ecologie.gouv.fr)
PARTIE 4

Actions menées sur le territoire de la CODAH
# Actions menées sur le territoire de la CODAH

## PARTIE 4

### Actions réalisées entre 2002 et 2012

<table>
<thead>
<tr>
<th>Mesures de planifications urbaines</th>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DU HAVRE</strong></td>
<td>Projet d’Aménagement et de Développement Durable, un des axes d’intervention est l’amélioration de la qualité de la vie et notamment de limiter les nuisances sonores.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Le plan d’exposition au bruit de l’aéroport, qui définit des zones de bruit fort et des zones de bruit modéré, limite les possibilités d’urbanisation aux abords de l’aéroport du Havre-Octeville.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Le plan des voies bruyantes (ferroviaires et routières) définies par l’état est annexe au PLU et génère des mesures d’isolation acoustique à respecter lors de tout projet de construction.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Le zonage du PLU limite l’implantation des activités génératrices de nuisances sonores dans des secteurs proches des zones d’habitation.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE D’OCTEVILLE-SUR-MER</strong></td>
<td>Prise en compte dans le PLU, recommandations sur le bruit.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DE SAINTE-ADRESSE</strong></td>
<td>Prise en compte dans le Plan Local d’urbanisme (PLU), adopté le 22 octobre 2012 : dans le rapport de présentation et dans le règlement dans les zones UC, UB et UE traversées par la RD 940 et la RD 32.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Préservation de l’urbanisation d’un espace de 27 Ha, dont 20 Ha ont été classés Espace naturel Sensible en 2009 (domaine du Colmoulins).</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Recommandation sur le bruit : le POS demande des mesures d’isolation acoustiques pour les constructions à usage d’habitation situées à moins de 200 m des voies bruyantes, repérées sur le plan de zonage. Le PLU en cours d’élaboration intégrera une nouvelle réflexion à ce sujet. (adoption PLU fin 2014).</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Urbanisation des Coteaux du Calvaire en démarche environnementale, recommandations données à l’issue de l’étude : La Zone Industrielle Portuaire (ZIP) est très bruyante, il faut renforcer l’isolation phonique des bâtiments et prendre en compte la direction des vents dominants.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>L’organisation générale des bâtiments devra permettre de briser les vents dominants et donc de limiter au maximum la propagation des ondes sonores.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Les articles du PLU évoquant la question du bruit :</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Article 2 : Normes d’isolation le long des voies importantes</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>- Article 11 : Zone d’habitation le long de l’avenue de la Belle Etoile – Possibilité d’implanter des clôtures pleines pour limiter les nuisances sonores du trafic routier.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>699 logements (programmes et individuels dont 113 individuels et 586 programmes dont les permis de construire ont été accordés) entre 2002 et 2012.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DE GONFREVILLE-L’ORCHER</strong></td>
<td>Prise en compte dans le PLU.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DE CAUVILLE-SUR-MER</strong></td>
<td>Mesures prises dans le cadre du POS contre le bruit : « les constructions à usage d’habitation situées au voisinage de la RD 940, recensée comme voie bruyante de type II par arrêté préfectoral du 30 décembre 1985, dans les secteurs délimités au plan de zonage (UF, NAA, NB et NC), doivent respecter les normes d’isolation acoustique définies en application de l’arrêté interministériel du 6 octobre 1978 ».</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### COMMUNE DE GAINNEVILLE

Prise en compte dans le document d’urbanisme. Deux zones de bruit sont délimitées dans le POS de la commune : 200 m de chaque côté de la RD 6015 et de la voie ferrée.

#### Mesures relatives aux déplacements

<table>
<thead>
<tr>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>COMMUNAUTE DE L’AGGLOMERATION HAVRAISE</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mise en circulation du Tramway.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Création de parkings-relais pour l’utilisation des transports en commun.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mise en place d’un Plan de déplacements Urbain (PDU).</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mise en place d’un plan de déplacements des agents.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dans le cadre du programme « Ta santé Ta planète », accompagnement à la mise en place de Pedibus dans les écoles volontaires.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DU HAVRE</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Réalisation de 57 km d’aménagements cyclables.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mise en place du service de location de vélo longue durée Vel’H.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mise en place de 4 pools vélo pour les agents de la ville et de la CODAH.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Installation d’un radar pédagogique rue Georges Lafaurie.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Achat de véhicules thermiques moins bruyants pour l’ensemble des services.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Modification du plan de circulation de la forêt de Montgeon limitant la circulation.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>DEPARTEMENT DE SEINE-MARITIME / DIRECTION DES PORTS DEPARTEMENTAUX, BACS ET VOIES VERTES</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE D’OCTEVILLE-SUR-MER</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>L’accès au poids lourds de plus de 3.5 t est interdit dans le centre bourg, sauf dérogations et BOM.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>La partie urbanisée de la RD 940 dite « le Café Blanc » a été incluse en agglomération par arrêté municipal.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>La partie urbanisée de la RD 79 dite « Hameau de Saint Barthélémy » a une vitesse limitée à 50km/h par arrêté préfectoral.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Les rues : du Cramolet et du Lieutenant André Malandain sont devenues des voies partagées en sens unique, avec une bande cyclable. La vitesse est limitée à 50 km/h.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Des ralentisseurs ont été créés, chemins : des quatre Fermes, du Fond des Vallées, route de Montivilliers et rue Auguste Huart.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Acquisition d’un appareil de contrôle du trafic et un radar pédagogique amovible.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE D’ HARFLEUR</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>En accompagnement des nouvelles lignes de bus mises en place avec le tramway, la ville a aménagé un circuit dédié rue De Lattre de Tassigny. La ville s’engage dans l’aménagement du centre-ville pour permettre un nouveau circuit, avec réalisation d’un arrêt de ligne.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
## PARTIE 4

### Actions menées sur le territoire de la CODAH

<table>
<thead>
<tr>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Acquisition d’un radar pédagogique, subventionné à hauteur de 30% par le département.</td>
<td></td>
<td>2011</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Interdiction de circulation des poids lourds sur les axes principaux pouvant être substitués par des voies rapides (RD 231, RD 925, RD 982 depuis 5 ans et RD 34 durant la nuit).</td>
<td></td>
<td>2005</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Réalisation et mise en service de la Véloroute de la pointe de Caux avec le département.</td>
<td></td>
<td>2010</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### COMMUNE DE SAINTE-ADRESSE

<table>
<thead>
<tr>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Réalisation du plan de création de pistes cyclables permettant de relier le vélo-route du littoral au nord, au réseau cyclable de la ville du Havre le long du littoral. (promenade François Lebel, boulevard Maréchal Foch, rue du Nice Havrais, Rue Gustave Lennier).</td>
<td></td>
<td>600 000 €</td>
<td>2002 à 2012</td>
</tr>
<tr>
<td>Mesure de vitesse des véhicules : achat d’un radar de contrôle de vitesse.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Création d’un Pédibus à destination des élèves du groupe scolaire Antoine Lagarde.</td>
<td></td>
<td>2004</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Actions sur les véhicules de la mairie : achat de 4 vélos électriques à destination des élus et du personnel de la mairie pour leurs déplacements professionnels.</td>
<td></td>
<td>6 000 €</td>
<td>2011</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### COMMUNE DE MONTIVILLIERS

<table>
<thead>
<tr>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Piste cyclable avenue Pierre Mendès France.</td>
<td></td>
<td>489 770 € HT</td>
<td>2008 à 2009</td>
</tr>
<tr>
<td>Piste cyclable fond de vallée de la Lézarde.</td>
<td></td>
<td>414 416 € HT</td>
<td>2012 à 2013</td>
</tr>
<tr>
<td>Réglementation de la circulation des poids lourds : interdit en centre ville.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Expérimentation du Pedibus.</td>
<td></td>
<td>2010</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mise en place d’un radar de vitesse pédagogique.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### COMMUNE DE GONFREVILLE-L’ORCHER

<table>
<thead>
<tr>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Achat de véhicules électriques.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Diminution du parc d’engins, de véhicules et de matériel pour l’entretien des espaces verts non thermique.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### COMMUNE DE MANEGLISE

<table>
<thead>
<tr>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pose d’un radar pédagogique par le département</td>
<td></td>
<td>2010</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Expérimentation de l’action pédibus par l’école et les parents d’élèves dans le cadre du projet de la CODAH « Ta santé, ta planète ».</td>
<td></td>
<td>2011</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Mesures d’aménagements

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actions portant sur la source du bruit</th>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Baisse des limitations de vitesse sur 134 points par différents dispositifs de sécurité (ralentisseurs, plateaux traversant, chicanes, …).</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mise en service d’une partie de la rocade nord.</td>
<td></td>
<td>2012</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Création d’une zone 30 dans le lotissement Stendhal nord.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Réduction de la vitesse de 110 km/h à 50 km/h : entrée de ville du Boulevard de Graville à la Brèque.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE MONTIVILLIERS</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>--------------------------</td>
<td>---------------------</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Aménagement de la rue Gambetta et du centre commercial de la Belle Etoile.</td>
<td>595 558 € HT 2012 à 2013</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Passage Floch.</td>
<td>121 143 € HT 2011</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Centre ville en zone 30.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Aménagement de deux espaces naturels : jardin des salines et zone de la Vallée (10 ha).</td>
<td>2012</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>COMMUNE DE FONTAINE-LA-MALLET</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Réaménagement total de l’avenue Jean Jaurès, avenue principale, par mise en place de plateaux piétonniers limités à 30 km/h.</td>
<td>2 000 000 € 2004 à 2012</td>
</tr>
<tr>
<td>Réalisation de chicanes obligeant à ralentir.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Création de chemins piétonniers plus agréables incitant à marcher plutôt qu’à traverser le bourg en voiture.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Réaménagement total de la place Saint Valéry constituant une attraction pouvant inciter au ralentissement et mise en sens unique.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Fleurissement de toute l’avenue incitant les véhicules au ralentissement.</td>
<td>60 300 € 2005 à 2009</td>
</tr>
<tr>
<td>Limitation de vitesse sur une dizaine de rues de la commune et signalisation correspondante.</td>
<td>5 000 € 2008 à 2012</td>
</tr>
<tr>
<td>Réaménagement de la rue des Jardinets par la pose de chicanes obligeant les véhicules à ralentir.</td>
<td>158 826 € 2007</td>
</tr>
<tr>
<td>5 ralentisseurs mis en place à des endroits stratégiques.</td>
<td>15 000 € 2008 à 2012</td>
</tr>
<tr>
<td>3 plateaux traversant limitant la vitesse.</td>
<td>23 600 € 2008 à 2012</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>COMMUNE D’HARFLEUR</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Limitation de la vitesse en centre-ville dans la zone semi-piétonne limité à 10Km/h et 30 km/h.</td>
<td>1999 à 2010</td>
</tr>
<tr>
<td>Pose de ralentisseurs : rue Engels, rue Paul Doumer, rue Carnot, rue de la République, rue du docteur Fleury, rue St Just, route d’Orcher, boulevard du Midi.</td>
<td>2002</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>COMMUNE DE GONFREVILLE-L’ORCHER</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Choix de matériaux moins bruyants pour les voiries et dans les bâtiments communaux.</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>COMMUNE DE NOTRE-DAME-DU-BEC</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Création d’une zone 30 avec voie partagée (piétons) Route de la lézarde.</td>
<td>2005</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>COMMUNE DE ROLLEVILLE</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Création d’un giratoire et d’une chicane rue des 6 chemins visant à ralentir la vitesse.</td>
<td>108 990 € 2011</td>
</tr>
<tr>
<td>Pose de deux ralentisseurs dans la rue Victor Petitpas visant à respecter la zone 30.</td>
<td>20 000 € 2012</td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE MANEGLISE</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------------</td>
<td>------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>Pose de deux ralentisseurs rue des anciens combattants</td>
<td>2002</td>
</tr>
<tr>
<td>Elargissement de la voirie : Hameau du grand Herbouville</td>
<td>2004</td>
</tr>
<tr>
<td>Réfection de la chaussée route d'Angerville, création de places de stationnement et d’îlots centraux pour ralentir la vitesse</td>
<td>2004</td>
</tr>
<tr>
<td>Restructuration enrobés Route d’Ethainhus et réfection des trottoirs Rue Chopin</td>
<td>2005</td>
</tr>
<tr>
<td>Création d’une voie parallèle à la départementale Hameau du Mouchy</td>
<td>2006</td>
</tr>
<tr>
<td>Création d’un Lotissement « les hauts du Vallon ».</td>
<td>2008 à 2009</td>
</tr>
<tr>
<td>Réfection de voirie route du calvaire et Hameau Herbouville</td>
<td>2008 à 2009</td>
</tr>
<tr>
<td>Renforcement, reprofilage et revêtement en enrobé à chaud Impasse des Hellandes</td>
<td>2008 à 2009</td>
</tr>
<tr>
<td>Créations de trottoirs, place de stationnement, réfection de voirie, création de voies piétonnes, végétalisation : rue du général de Gaulle et place Henri Tessier</td>
<td>2010 à 2011</td>
</tr>
<tr>
<td>Réfection de la voirie Hameau des mares, hameau de Cocusseville, Rue de l’Eglise</td>
<td>2010 à 2011</td>
</tr>
<tr>
<td>Réfection de la voirie, création de trottoirs et création d’un ralentisseur rue Ferme Aimable</td>
<td>2012</td>
</tr>
<tr>
<td>Création d’un lotissement « le clos du charmé » (12 terrains).</td>
<td>2012</td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE FONTENAY</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mise en zone 30 de l’ensemble des routes de la commune.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE ROGERVILLE</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Pose de ralentisseurs.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Voiries secondaires plus étroites.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE SAINT-MARTIN-DU-MANOIR</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Limitation de la vitesse : création d’une zone 30 : rue André Mabire / Rue Jacques Paillette</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Installation de ralentisseurs : rue Jacques Paillette</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Création d’un chemin piétonnier : centre bourg abords de la Mairie</td>
<td>94 603, 60 € 2004</td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE SAINTE-ADRESSE</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Réglementation de la circulation : arrêté municipal du 29 mars 2012 :</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Limitation à 40 km/h dans toutes les rues de la commune</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Instauration d’une limite à 30 km/h dans 16 rues, dans la zone piétonne et les plateaux traversiers</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Interdiction de la circulation aux poids lourds de + de 3.5 Tonnes dans 12 rues</td>
<td>2012</td>
</tr>
<tr>
<td>- de 5 Tonnes dans 3 rues</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### PARTIE 4

**COMMUNE DE CAUVILLE-SUR-MER**
- Limitation d’une « zone 30 » dans le centre bourg.
- Pose d’un Pal et de plantation derrière le city stade, plantation de haies derrière l’aire de jeu.

**COMMUNE DE GAINNEVILLE**
- Réduction de la vitesse à 30 km/h dans tout le centre de l’agglomération (hors RD).
- les travaux de requalification de la RD 6015 (dernière tranche achevée en 2012), menés par le département, ont permis des aménagements (ilots/réduction de la vitesse) réduisant le bruit.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actions portant sur la propagation du bruit</th>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
</table>

**COMMUNE DU HAVRE**
- Rénovation des rues piétonnes rue Victor Hugo et Bernardin de Saint Pierre.
- Mise en œuvre de revêtements moins bruyants : itinéraire sud : Quai casimir Delavigne / Quai Southampton.
- Mise en œuvre de revêtements moins bruyants : rue Amiral Mouchez.

**DEPARTEMENT DE SEINE-MARITIME / DIRECTION DES ROUTES**
- Suite aux travaux de doublement de la RD 489, pose d’un écran acoustique absorbant façade bois - 110 ml + 260 ml, hauteur : 2 m. Assurer 60 dB(A) maximum chez les riverains sur l’ensemble du tracé. 191 000 € 2005
- Réalisation du contournement de Bléville, RD 52, pose d’un écran phonique bois rue de Montréal, 500 ml, hauteur : 2,5 m. Assurer 60 dB(A) maximum chez les riverains sur l’ensemble du tracé. 475 000 € 2006
- Rocade Nord du havre : mesure d’accompagnement pour la protection des habitations, construction de merlons antibruit le long de la RD 6382. 3700 m réalisés dont 2300 m purement phonique et 1400 m phoniques et paysagers. Assurer 60 dB(A) maximum chez les riverains sur l’ensemble du tracé. 190 000 € 170 000 € 2010 - 2011
- Rocade Nord du havre : mesure d’accompagnement pour la protection des habitations, construction d’un écran antibruit le long de la RD 6382. 2850 m² d’écrans cassettes PVC recyclables sur GBA élargie. Assurer 60 dB(A) maximum chez les riverains sur l’ensemble du tracé. 840 000 € 2012
- Travaux réguliers de revêtements routiers sur le territoire de la CODAH : environ 98 248 mètres. 2002 - 2012

**COMMUNE D’OCTEVILLE-SUR-MER**
- Études de circulation sur la commune réalisée par un bureau d’études. Pour atténuer les bruits, il a été choisi d’utiliser un enrobé bicouche au lieu d’un enrobé bitumeux.

**COMMUNE D’HARFLEUR**
- Merlon réaménagé par le département le long de la RD 6015 pour protéger le centre ville. Finition à terminer en 2013.
- Travail vis-à-vis de la SNCF pour obtenir un mur anti-bruit sur la nouvelle liaison port 2000. 2010
**Actions menées sur le territoire de la CODAH**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actions menées sur la réception du bruit</th>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>DEPARTEMENT DE SEINE-MARITIME / DIRECTION DES ROUTES</strong></td>
<td>Réalisation du contournement de Bléville, RD 52 : remplacement des fenêtres des immeubles 85-87 rue de la Bigne à Fosse.</td>
<td>Assurer 60 dB(A) maximum chez les riverains sur l'ensemble du tracé.</td>
<td>159 000 €</td>
<td>2005</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE D’OCTEVILLE-SUR-MER</strong></td>
<td>Isolation phonique des bâtiments municipaux (Bâtiment Huart...) Réalisation d’un nouveau groupe scolaire, d’un lotissement primo accédant H.O.E. Des merlons « anti-bruit » ont été réalisés le long de la déviation de la RD 31 pour protéger le lotissement du Domaine d’Auteuil, et le long de la Rocade.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Protection phonique des bâtiments : remplacement de menuiseries dans les écoles, programmation pluriannuelle. 15 fenêtres à l’école Fleurville, 30 en commande.</td>
<td></td>
<td>40 000 €</td>
<td>2012</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DE FONTAINE-LA-MALLET</strong></td>
<td>Isolation acoustique des plafonds de l’école élémentaire.</td>
<td>58 500 €</td>
<td>2007 à 2009</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Isolation phonique du Presbytère.</td>
<td></td>
<td>47 000 €</td>
<td>2012</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Isolation en double vitrage des bureaux de la mairie (locaux situés sur la rue principale ou la circulation est importante).</td>
<td></td>
<td>9 241 €</td>
<td>2010</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Isolation phonique des fenêtres des pavillons communaux avenue Jean Jaurès.</td>
<td></td>
<td>32 195 €</td>
<td>2006 à 2010</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DE MONTIVILLIERS</strong></td>
<td>Réorganisation des offices relais (faux plafonds) dans les écoles.</td>
<td>34 746 € HT</td>
<td>2008 à 2010</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Remplacement des menuiseries extérieures école Jules Ferry.</td>
<td></td>
<td>34 687 € HT</td>
<td>2012</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DE ROLLEVILLE</strong></td>
<td>Création d’un groupe scolaire HQE.</td>
<td></td>
<td>2008</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNAUTE DE L’AGGLOMERATION HAVRAISE / DEPARTEMENT / ANAH</strong></td>
<td>Prise en compte de l’isolation phonique comme travaux subventionnables lors de réhabilitation. Critère de protection phonique pris en compte dans les grilles de dégradation du bâti.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mesures de sensibilisation, de communication et de concertation</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNAUTE DE L’AGGLOMERATION HAVRAISE</strong></td>
<td>Action pédagogique auprès des enfants : Programme « Ta santé Ta planète » intervention auprès des classes de GS/CP/CE1 et CMI/CM2 sur le thème du bruit.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE D’OCTEVILLE-SUR-MER</strong></td>
<td>Boîtage – Panneau électronique – site Internet. Rappel de la réglementation dans la revue municipale. Dépliant réglementant les bruits de voisinage.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
COMMUNE D’HARFLEUR

Incitation sur l’utilisation de modes doux : installation de « rack » pour le stationnement de vélos en centre-ville.

Annonce de travaux bruyants aux riverains lors de chaque opération.

Bulletin Municipal périodique: Rappel des règles obligatoires et de courtoisie concernant le bruit des engins de jardin, des animaux de compagnie, des appareils TV et HIFI...

COMMUNE DE FONTAINE-LA-MALLET

Annonce de travaux bruyants aux riverains à chaque fois que cela est nécessaire, information par arrêté.

Actions pédagogiques auprès des enfants : évoqué auprès du conseil municipal de jeunes.

Sensibilisation du grand public au bruit : rappel de la réglementation et du sens du civisme dans au minimum un « Echo de Fontaine » dans l’année.

Incitation, promotion sur l’utilisation des modes doux : PV aux automobilistes accédant aux commerces en double file, incitation à ne pas engorger la place Saint Valéry par des moteurs bruyants tournant en permanence aux abords des commerces.

COMMUNE DE NOTRE-DAME-DU-BEC

Sensibilisation du grand public au bruit : Insertion dans le bulletin communal d’un rappel sur les horaires d’utilisation des engins bruyants et dans le contrat de location de la salle polyvalente d’un article sur les règles d’utilisation de la sono à partir de 23 heures.

COMMUNE DE ROLLEVILLE

Sensibilisation des enfants du groupe scolaire par les enseignants sur les déplacements en mode doux.

COMMUNE DE MONTIVILIERS

Annonce de travaux bruyants aux riverains.

Sensibilisation des habitants le cadre de la politique de communication pour chaque aménagement.

COMMUNE DE ROGERVILLE

Information de la population sur le compte rendu du conseil municipal et sur le site internet de la commune au sujet des bruits occasionnés par l’entretien des pavillons.

Études et suivi

<table>
<thead>
<tr>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Campagnes de mesures acoustiques réalisées au droit du projet de tramway sur la ville du Havre (15 points de mesures).</td>
<td></td>
<td></td>
<td>2008</td>
</tr>
</tbody>
</table>

COMMUNE D’OCTEVILLE-SUR-MER

Prêt de sonomètre.

Radar pédagogique.

COMMUNE DE GONFREVILLE-L’ORCHER

Travail important avec la raffinerie de Normandie : mise en place de monitoring afin d’effectuer un suivi en temps réel des émissions sonores de source industrielle. Ce suivi permet d’identifier les points noirs, et de les traiter au mieux. Il permet aussi de donner l’information au public.

COMMUNE D’HARFLEUR

Etude acoustique réalisée au niveau de la rue de Bellevue. Malgré le constat de dépassement des seuils, aucune solution technique de protection n’a été trouvée.
| Mesures de lutte contre le bruit hors champs PPBE                                                                 |
|--------------------------------------------------|----------------|-----------------|----------------|
| **Description**                                  | **Gain acoustique** | **Estimation financière** | **Date** |
| Etude acoustique restaurant scolaire avant travaux. | 2 120 €         | 2004            |            |
| Acquisition de matériel de mesure acoustique, obligeant les usagers de la salle polyvalente Lucien Gréverand à diminuer les décibels à partir d’une certaine heure et d’un certain niveau sonore. | 3 100 €         | 2008            |            |
| **COMMUNAUTE DE L’AGGLOMERATION HAVRAISE**       |                 |                 |            |
| Gestion des plaintes de bruits par la direction Santé Hygiène Environnement (voisinage, discothèques,...). |               |                 |            |
| Acquisition de matériel de mesure (sonomètre). |               |                 |            |
| Mesures sur les signaux sonores des bennes à ordures ménagères pour vérifier le niveau sonore des équipements. |               |                 |            |
| • réduire les émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques, au niveau du territoire de l’agglomération. |               |                 |            |
| • réduire la vulnérabilité du territoire face aux contraintes induites par le changement climatique. |               |                 |            |
| Mesures de bruit effectuées dans les centres de recyclage selon la réglementation. |               |                 |            |
| **COMMUNE DU HAVRE**                             |                 |                 |            |
| Elaboration d’une charte de vie nocturne.        |               |                 |            |
| Contrôle de bruit des deux roues par la police municipale. |               |                 |            |
| Création aux Jardins Suspendus d’un espace de calme avec une démarche HQE durant les travaux. |               | 2008            |            |
| Baisse de la fréquence du rythme de tonte de certaines pelouses. |               | 2002            |            |
| Passage de thermique à électrique voire manuel pour le petit matériel de coupe des espaces verts. |               | 2011            |            |
| **COMMUNE DE SAINTE-ADRESSE**                    |                 |                 |            |
| Objectif :                                      |                 |                 |            |
| ➢ Réglementer les activités des établissements ouverts au public, les activités professionnelles, les bruits de voisinage, des véhicules, le bruit produit par les animaux domestiques. | | | |
| Acquisition d’un sonomètre à destination de la police municipale permettant la verbalisation des deux roues à moteur dépassant les normes en la matière. | | | |
| Régulation de la population des goélands argentés. | | | |
COMMUNE DE MONTIVILLIERS
Permanence d’un inspecteur de salubrité de la CODAH (Direction Santé Hygiène Environnement) le mercredi après-midi.
Permanence du conciliateur le vendredi en Mairie.

COMMUNE D’OCTEVILLE-SUR-MER
Gestion des plaintes par la police municipale.
Arrêté préfectoral réglementant les heures de fermeture des salles communales.

COMMUNE DE GONFREVILLE-L’ORCHER
Mise en place de sonomètres dans les salles des fêtes.
Pour les agents de la collectivité, un effort important est consenti, par la mise à disposition des EPI (oreillettes moulées, casque antibruit).
Travaux d’acoustique dans les restaurants scolaires, les salles d’activités, notamment musicales, l’espace culturel de la Pointe de Caux.

COMMUNE DE GAINNEVILLE
L’ancienne salle du village, située à proximité d’habitations, a été fermée par décision du Maire, suite aux plaintes de riverains supportant les nuisances sonores.

2010

Actions prévues entre 2012 et 2017

<table>
<thead>
<tr>
<th>Mesures de planifications urbaines</th>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>COMMUNE DU HAVRE</td>
<td>Application du PLU.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE D’HARFLEUR</td>
<td>Adoption du PLU EN 2014 intégrant des zones calmes, le développement des modes doux.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Mesures relatives aux déplacements</th>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>COMMUNAUTE DE L’AGGLOMERATION HAVRAISE</td>
<td>La CODAH travaille sur de nouvelles orientations du Plan de déplacements Urbain (PDU) pour les 10 années à venir. Plusieurs enjeux sont au cœur du nouveau PDU :</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Mieux articuler Urbanisme et Transports</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Desservir les centres urbains en transports en commun</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Accompagner les usagers des transports en commun</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Favoriser la marche et le vélo</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Articuler usage de la voiture et vie urbaine</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Prendre en compte la logistique urbaine</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Limiter les nuisances et améliorer le cadre de vie</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Promouvoir la mobilité durable</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE D'OCTEVILLE-SUR-MER</td>
<td>La mise en œuvre du plan d’aménagement de circulation tous modes.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------------------</td>
<td>---------------------------------------------------------------</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE NOTRE-DAME-DU-BEC</td>
<td>Création d’une zone de covoiturage incluse dans le PLU en cours de réalisation.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE D’HARFLEUR</td>
<td>Modification de sens de circulation : étude en cours de réalisation. 2013</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projet de parking intermodal sur les deux gares ferroviaires d’Harfleur.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Gare de Fleurville : Foncier RFF réservé à acquérir.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Gare de Beaulieu : projet finalisé, en recherche de financement.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DU HAVRE</td>
<td>Réalisation d'aménagements cyclables.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Elaboration d’un plan piéton.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Achats d’une vingtaine de véhicules 100 % électriques.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE SAINTE-ADRESSE</td>
<td>Poursuite de la réalisation du plan de création de pistes cyclables permettant de relier la vélo-route du littoral au nord, au réseau cyclable de la ville du havre le long du littoral. (boulevard Félix Faure, rue du Carrousel, rue Jean Bart). 450 000 €</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Achat d’un véhicule de tourisme électrique. 15 000 € 2013 - 2014</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Achat d’un radar pédagogique.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE ROLLEVILLE</td>
<td>Projet de création d’un sentier piéton reliant le groupe scolaire au gymnase et centre bourg visant à favoriser les déplacements en mode doux.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE GAINNEVILLE</td>
<td>Le mode doux est aujourd’hui en réflexion avec la création d’une voirie verte.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Mesures d’aménagements**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>COMMUNE DU HAVRE</td>
<td>Création de nouveaux espaces verts dans le quartier Danton.</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE HARFLEUR</td>
<td>Evolution de l’aménagement du plateau semi-piétonnier pour : limiter les trafics « parasitaires », réduire les stationnements anarchiques et favoriser les modes doux. 100 000,00 € 2014/2015</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Plan global visant à réduire la vitesse dans les quartiers.</td>
<td>2014/2017</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Aménagement du Parc de l'Hôtel de Ville.</td>
<td>2014</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**COMMUNE DE ROLLEVILLE**

| Création d'un lotissement dans le centre bourg. | 2013 |

**COMMUNE DE FONTENAY**

| Projet de création de la ZAC « Le Nerval » avec création de pistes cyclables. | Début en 2013 |

**COMMUNE DE ROGERVILLE**

| Projet de création de 120 à 150 pavillons en centre ville et aux extrémités de la ville. |

**DéPARTEMENT DE SEINE-MARITIME / DIRECTION DES ROUTES**

| Le programme d'actions sur les 5 ans à venir sera arrêté dans le PPBE du Département prévu pour mi 2013. (voir annexe). |

**COMMUNE DE MONTIVILLIERS**

| Création d’un éco quartier (1000 logements sur dix ans). | 2013 à 2023 |
| Réhabilitation des services techniques (base HQE). | 4 000 000 € HT | 2013 à 2018 |

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actions portant sur la source du bruit</th>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DE FONTAINE-LA-MALLET</strong></td>
<td>Travaux de sécurisation rue de Fréville, afin de réduire la vitesse.</td>
<td>10 000 €</td>
<td>2012 à 2013</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Plateau ralentisseur rue du Bois.</td>
<td>6 000 €</td>
<td>2013</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**COMMUNE DE ROLLEVILLE**

| Travaux de voirie rue Maréchal Foch et rue René Coty (chicane) visant à réduire la vitesse. | 2013 |
| Projet de réfection de voirie rue Victor Petitpas. | 260 000 € | 2013 |

**COMMUNE DE MANEGLISE**

| Réfection voirie, trottoirs (mode doux), création d’une sente piétonne, création de deux ralentisseurs route du calvaire. | 2013 |

| Elargissement de la voirie avec l’acquisition de bandes de terrains et l’achat d’une propriété située dans le carrefour, création de trottoirs (mode doux), création de deux ralentisseurs : rue des anciens combattants. | 2013 |

| Création de différentes sentes piétonnes. |

**COMMUNE DE GAINNEVILLE**

| Concernant la circulation des poids lourds sur la RD 6015, un projet de déviation est en cours. |
### Actions menées sur le territoire de la CODAH

<table>
<thead>
<tr>
<th>Actions portant sur la propagation du bruit</th>
<th>Description</th>
<th>Gain acoustique</th>
<th>Estimation financière</th>
<th>Date</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>COMMUNE DU HAVRE</td>
<td>Réduction de la vitesse dans le quartier Danton.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE D' HARFLEUR</td>
<td>Demande validée par l'Etat pour poser des protections le long de la ligne SNCF Le Havre-Paris à la traversée du quartier de Fleurville. Inscription au plan Etat-Région mais non réalisé.</td>
<td></td>
<td></td>
<td>2014/2015</td>
</tr>
<tr>
<td>Actions portant sur la réception du bruit</td>
<td>Description</td>
<td>Gain acoustique</td>
<td>Estimation financière</td>
<td>Date</td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE D' HARFLEUR</td>
<td>Remplacement de 40 fenêtres à l'école Gide en 2013. Ce remplacement fait partie d'un plan pluriannuel. D'autres écoles de la commune seront concernées par le remplacement de fenêtres durant la période 2013/2017.</td>
<td></td>
<td>30 000 € /an</td>
<td>2013 /2017</td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNE DE MONTIVILLIERS</td>
<td>Insonorisation des restaurants scolaires.</td>
<td></td>
<td>166 200 € HT</td>
<td>2013 à 2014</td>
</tr>
<tr>
<td>Mesures de sensibilisation, de communication et de concertation</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>COMMUNAUTE DE L'AGGLOMERATION HAVRAISE</td>
<td>Animations « bruit » dans les forums Santé pour les étudiants.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Poursuite des animations dans le cadre du programme « Ta santé Ta planète ».</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OBSERVATOIRE DE L'ENVIRONNEMENT SONORE</td>
<td>Publication d'une synthèse grand public sur le PPBE.</td>
<td></td>
<td></td>
<td>2013</td>
</tr>
<tr>
<td>Etudes et suivi</td>
<td>Description</td>
<td>Gain acoustique</td>
<td>Estimation financière</td>
<td>Date</td>
</tr>
<tr>
<td>CODAH /OBSERVATOIRE DE L'ENVIRONNEMENT SONORE</td>
<td>Analyse plus fine des zones à enjeux sur le territoire de la CODAH. Financement des études entre 2013 et 2016 à hauteur de 5000 € par an.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Proposition de travail dans les projets d'aménagements.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>GRAND PORT MARITIME DU HAVRE</td>
<td>Dans le cadre de la Loi 2009-967 du 3 Août 2009 relative à la mise en œuvre de la loi grenelle 1 ainsi que la circulaire du 3 Décembre 2008 relative à l'exemplarité de l'Etat au regard du développement durable dans le fonctionnement de ses services, le GPMH a engagé depuis Septembre 2012 une démarche d'étude de la mise en place d’un plan de déplacement entreprise. Cette démarche est directement en lien avec la fiche action n°15 du PDU de la CODAH. Cette étude débouchera sur un schéma d'orientation des déplacements des salariés du GPMH pour fin 2013. Elle devra comprendre une optimisation des déplacements domicile-travail des salariés du GPMH (proposition de covoiturage par exemple) et professionnel (développement de la visioconférence, déploiement du parc vélo et adoption de véhicules électriques par exemple). Le GPMH étant actuellement dans une phase de diagnostic, la connaissance des mesures finalement arrêtées ne sera disponible que fin 2013. Par ailleurs, la CODAH sera invitée au comité de pilotage de l'étude.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Description</td>
<td>Gain acoustique</td>
<td>Estimation financière</td>
<td>Date</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>----------------------------------------------------------------------------</td>
<td>-----------------</td>
<td>-----------------------</td>
<td>------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DU HAVRE</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Étude sur l’adaptation des livraisons en centre ville.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Poursuite des contrôles de bruit des deux roues.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DE SAINTE-ADRESSE</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lutter en été contre les bruits des scooters de mer.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Parvenir à limiter le bruit de l’avion destiné à la pratique du parachutisme qui grimpe en spirale afin d’atteindre son altitude de largages des pratiquants de ce sport.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>COMMUNE DE GAINNEVILLE</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Une nouvelle salle des fêtes sera prochainement construite à l’intérieur d’une ZAE, inoccupée le week-end, afin de lutter contre les nuisances sonores.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Introduction : les efforts entrepris depuis 10 ans par le système ferroviaire pour réduire le bruit ferroviaire

Des efforts ont été faits depuis plusieurs années en matière de réduction du bruit ferroviaire à la source.

La réduction des nuisances sonores passe bien entendu par la mise en place de protections acoustiques (mesures préventives), à l’occasion notamment des projets d’aménagement de voies existantes et de lignes nouvelles mais aussi et surtout par des efforts faits sur le matériel et l’infrastructure.

Depuis plusieurs décennies, les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l’objet de nombreuses études afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et ainsi de le prévoir et donc de le réduire.

I - Le bruit ferroviaire :

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit :
- le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires (compresseur, ventilateur,...) ;
- le bruit de roulement généré par le contact roue/rail ;
- le bruit de freinage ;
- le bruit aérodynamique (forme avant, pantographe,...).

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.

L’importance relative de chacune des ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation (à 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 généré par les opérateurs ferroviaires et l’infrastructure gérée par RFF. 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 » et le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd’hui bien quantifié (référence « Méthodes et données d’émission sonore pour l’réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l’environnement » produit par RFF/ SNCF/METTATM du 30/01/06).

II - La réglementation française, des volets préventifs efficaces :

Depuis la loi bruit et ses décrets d’application (articles L571-10 et R571-32 à R571-43 du code de l’environnement), RFF 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, ...).

La loi bruit et ses décrets d’application (articles L571-10 et R571-32 à R571-43 du code de l’environnement), impose également le classement sonore des voies ferrées par les Préfets au titre des voies bruyantes.


III - La résorption des situations critiques sur le réseau existant :

Si les 2 grands volets préventifs de la loi bruit (classement des voies bruyantes et prévention dans le cadre des projets) assurent la stabilisation du nombre de...
situations critiques, RFF est à réalisé la cartographie et le décompte des PNB sur l’ensemble de son réseau classé.

Une quarantaine d’opérations de lutte contre les PNB sont déjà en cours d’étude, voire de réalisation pour quelques unes, essentiellement en région Île de France, Rhône Alpes et Aquitaine.

RFF a terminé la cartographie et le décompte des Points Noirs du Bruit existants sur le département de la Seine Maritime et sur l’ensemble de la région Haute Normandie. Les résultats ont été adressés aux observatoires du bruit, la réflexion devant se poursuivre par la hiérarchisation des secteurs à traiter en priorité.

Dans le cadre du CPER 2007-2013, une opération intitulée « Dispositifs anti-bruit infra ferroviaire » a été inscrite. En s’appuyant sur les observatoires du bruit réalisés par RFF au niveau de la région Haute Normandie, deux secteurs ont été proposés pour un traitement des PNB. L’un de ces deux secteurs se situe dans le département de Seine Maritime, sur le territoire de la CREA, au niveau des communes de Saint-Etienne-du-Rouvray et Sotteville-lès-Rouen.)

IV - Solutions de réduction du bruit ferroviaire sur le réseau existant :

Les grandes opérations de renouvellement, d’électrification,... ont une action bénéfique sur la réduction du bruit ferroviaire.

Le remplacement d’une voie usagée ou d’une partie de ses constituants (rails, traverses, ballasts) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit.

Ainsi l’utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d’émissions de l’ordre de 3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés auparavant.

L’utilisation de traverses béton réduit également les niveaux sonores d’environ 3dB(A) par rapport aux traverses bois.

Sur le territoire de la CODAH, des travaux de renouvellement des voies ont été réalisés.

Exemple : changement de pont métallique à Oissel.

Ainsi, la ligne Paris - Le Havre a été renouvelée entre Malanay et Harfleur en 2010. Dans le cadre de ces travaux 27 500 traverses bois ont été remplacées par des traverses béton.

En 2008, la ligne Havre-Graville / Rolleville a été régénérée entre Montivilliers et Rolleville.

Les opérations d’électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

Le remplacement d’ouvrages d’art métalliques devenus vétustes, par des ouvrages de conception moderne alliant l’acier et le béton permet la pose de voie sur une structure béton ou en résine, moins vibrante, qui peut réduire de manière significative les niveaux d’émission (jusqu’à 10dB(A)). Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d’un programme global de réfection des ouvrages d’art.

On peut parfois s’interroger sur la pertinence de conserver certains éléments techniques du réseau devenus inutiles et pourtant à l’origine de bruits particuliers, comme certains aiguillages ou certains joints de rails isolant collés.
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).

V - 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, RFF met en place des mesures de réduction adaptées qui peuvent prendre la forme de protections passives (écrans ou modèles acoustiques) ou de renforcement de l’isolement des façades. Une protection par écran ou modèle permet d’obtenir une réduction de 5 à 12dB(A) en fonction du site.

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

Sur le territoire de la CODAH, des protections acoustiques ont été mises en place dans le cadre du projet du raccordement de la Brèque (Le Havre, port 2000), sur la commune d’Harfleur, 930m d’écrans acoustiques ont été mis en place (écrans de 2.50 m de hauteur sur environ 540m et écrans de 1.50m de hauteur sur environ 390m).

Des réflexions sont menées pour la mise en place d’écrans anti-bruit « optimisés » (écrans bas, couronner sur des murs,...) mais ces solutions, non opérationnelles actuellement, sont complexes à mettre en œuvre notamment pour des raisons de maintenance et de sécurité pour les agents travaillant sur les voies.

VI - Actions sur le matériel roulant (réalisées par les entreprises ferroviaires) :

La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire jusqu’à 10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite sur les autres types de matériel roulant (doublé d’un dispositif anti-enrayeurs similaire à l’ABS de nos voitures) permet d’obtenir une baisse des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels de l’ordre de 3 à 6 dB(A).

Un nouveau matériel adapté au transport de fret (modalor) équipe aujourd’hui les autoroutes ferroviaires et permet de réduire de -6dB(A) le bruit émis par rapport à un train de fret classique.

Le programme de recherche européen STAIRRS (2000-2003) a montré que la maîtrise du bruit sur le matériel était éminemment plus intéressante en terme de rapport coût/efficacité que les interventions sur l’infrastructure (et notamment la construction d’écrans), et le bénéfice des gains produits se généralise en plus à tout le réseau et l’environnement.

Certains opérateurs comme les régions (qui exploitent les TER) ou la RATP se sont largement lancés dans le renouvellement de leurs...
parti, mais sur le fret responsable des émissions sonores les plus importantes, les 100000 wagons circulant à travers la France (et les 650000 wagons circulant en Europe) appartiennent à de multiples opérateurs ferroviaires qui n'ont pas encore programmé le renouvellement de leur matériel parfois très ancien. Actuellement seulement 10000 wagons de fret en circulation sont équipés de dispositif de semelles de frein en matériau composite en Europe et il s'agit pour la plupart de wagons récemment mis en service et le taux de renouvellement du parc est très lent (28 ans en moyenne en France).

VII - Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes :

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, RFF 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 RFF 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 platelagés (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.

Exemples de roues optimisées

RFF 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.

VIII - Des solutions financières incitatives :

Des réflexions sont en cours sur des solutions financières incitatives. Ce levier financier possible correspond à l'application du principe pollueur-payeur, avec une tarification différentielle du sillon, permettant une modération du droit de circulation des convois selon le niveau de nuisance sonore.
Le présent plan de prévention du bruit dans l'environnement des 17 communes de la CODAH répond aux objectifs fixés par la transcription en droit français de la directive Européenne de 2002, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

La collecte des informations sur les actions réalisées les dix dernières années a permis de valoriser dans ce document les actions des différentes communes, gestionnaires et aménageurs du territoire dans le domaine de l'environnement sonore. Leur efficacité est importante dans les zones très localisées, elle est moindre pour les actions transversales, mais étendue à l'ensemble du territoire et concerne donc une population plus importante.

La cartographie du bruit publiée en 2012 a fait l'objet d'une analyse afin d'identifier les principales zones à enjeux du territoire.

L'observatoire de l'environnement sonore s'attachera à analyser plus finement ces zones. Cette réflexion avec les différents partenaires permettra de définir des actions à mettre en place.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement a également pour objectif de protéger des zones dites de calme et de permettre aux collectivités d'anticiper l'évolution de l'environnement sonore du territoire.

Un suivi du plan sera mené afin de garantir l'implication de l'ensemble des partenaires et tenir à jour les évolutions des zones à enjeux. La révision de ce plan à l'aide d'éléments actualisés permettra la définition d'actions plus précises et ciblées que dans cette première version.

Conclusion du PPBE
Annexes
1/Glossaire

**Son**
Le son est affaire de pression. L’oreille capte les vibrations et les convertit en impulsions électriques transmises au cerveau pour être interprétées en tant que sons. Un son est physiquement caractérisé par une intensité dont l’unité est le pascal (symbole Pa), une fréquence exprimée en hertz (Hz) et une amplitude.

**Décibel (dB)**
En acoustique, la pression sonore et l’intensité se mesurent en décibels (dB). L’échelle logarithmique du décibel a été créée pour faciliter notre appréhension du niveau sonore en réduisant les ordres de grandeur. L’usage du décibel permet de visualiser des valeurs de 0 à 140 dB alors que une échelle de 20 micro-pascal à 200 Pa était difficile à lire (étant donné le rapport de 1 pour 10 000 000).

Pour information : “0” dB représente une pression de 20 micro-pascal. 94 dB représente 1 Pa et 140 dB, 200 Pa.
Grandeurs logarithmiques, les valeurs en décibel ne peuvent être ajoutées arithmétiquement les unes aux autres : il faut d’abord effectuer l’opération inverse pour obtenir la pression réelle en Pascal, puis ajouter ces valeurs ensemble et ensuite reprendre le calcul logarithmique.

**Bruit**
Le bruit est un son complexe produit par des vibrations diverses. Plus communément, on appelle « Bruit », au sens générique, toute sensation auditive désagréable et gênante et, au sens particulier, pour désigner un nom de source objet produisant le bruit (« bruit de voiture », « bruit du train », « bruit de la circulation »...). Le plus souvent, le bruit est physiquement caractérisé par son intensité (niveau de pression exprimé en dB).

**Nuisance sonore**
Le bruit, s’il est excessif et donc dérangeant pour autrui, devient une nuisance sonore pouvant être définie comme un trouble anormal du voisinage. La notion de pollution sonore regroupe généralement des nuisances sonores, provoquées par diverses sources, dont les conséquences peuvent aller d’une gêne passagère, ou répétée, à des répercussions graves sur la santé et la qualité de vie.

**L\text{eq}**
C’est le niveau de pression acoustique d’un bruit stable qui donnerait la même énergie acoustique qu’un bruit à caractère fluctuant, pendant un temps donné.
Il s’exprime en dB(A) : décibel pondéré A (pondération pour tenir compte des propriétés physiologiques de l’oreille).
L\text{eq} est la contraction de l’expression anglaise « Level Average equivalent » qui signifie : niveau équivalent moyen.
Le L\text{eq} est communément utilisé pour représenter la gêne due au bruit, et définir des valeurs limites d’exposition car il caractérise bien la « dose » de bruit reçue pendant une période donnée.

**L\text{den}**
C’est l’indicateur correspondant du L\text{eq} au niveau européen, pondéré par période (jour, soirée, nuit) et moyenné pendant une année.

\[
L\text{den} = 10\log \left( \frac{1}{24} \times \left[ 12 \times 10^{10} + 4 \times 10^{10} 5 \times L\text{eq} \right. \left. + 8 \times 10^{10} \right] \right)
\]

Il s’exprime en dB(A)
Ld (day) = niveau sonore moyen sur un an, de jour (6h à 18h, pondéré A).
Le (evening) = niveau en soirée (18h à 22h, pondéré A) ;
Ln (night) = niveau de nuit (22h à 6h, pondéré A).
L’indice L\text{den} pondère plus les niveaux sonores de soirée et de nuit que l’indice L\text{eq} : 10\text{dB de plus la nuit contre 5dB dans l’instruction cadre du 25 mars 2004.}

**Ln**
Ln est la contraction de l’expression anglaise « Level night » qui signifie : niveau de nuit (22h à 6h). Il s’exprime en dB(A).
2/Repères sur le Bruit

Les bruits sont indissociables de la vie et leurs appréciations se modulent en fonction des lieux, des perceptions, et des périodes.

• Notions sur la perception des bruits

Les niveaux de bruit sont traduits en décibel, échelle de valeur logarithmique pour traduire des niveaux de pression acoustique. L’interprétation d’un niveau de bruit est relative. L’échelle ci-dessous transcrit des niveaux de bruit et des perceptions à un instant donné sans prendre en compte la gêne sur une période.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bruits potentiellement « agréables »</th>
<th>Niveaux de bruit en dB(A)</th>
<th>Bruits potentiellement « désagréables »</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Concert rock en plein air</td>
<td>110</td>
<td>Décollage d’avion à 200m</td>
</tr>
<tr>
<td>Pub dansant</td>
<td>100</td>
<td>Marteau piqueur</td>
</tr>
<tr>
<td>Ambiance de fêtes foraines</td>
<td>90</td>
<td>Moto sans silencieux à 2m, poids lourds à 1m</td>
</tr>
<tr>
<td>Tempête, match en gymnase</td>
<td>80</td>
<td>Circulation intense à 1m</td>
</tr>
<tr>
<td>Sortie d’école, rue piétonne, vent violent, cinéma</td>
<td>70</td>
<td>Circulation importante à 5m</td>
</tr>
<tr>
<td>Ambiance de marché, rue résidentielle</td>
<td>60</td>
<td>Automobile au ralenti à 10m</td>
</tr>
<tr>
<td>Rue calme sans trafic routier</td>
<td>50</td>
<td>Télévision du voisin</td>
</tr>
<tr>
<td>Place tranquille, cour intérieure, jardin abrité</td>
<td>40</td>
<td>Moustique vers l’oreille</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Valeurs indicatives et indicateurs

L’usage du décibel implique un référentiel de calcul spécifique, ainsi :
- Une variation de bruit de 1 dB(A) n’est pas perceptible ;
- L’addition de décibel est particulière : un doublement d’une source de bruit augmente le niveau de 3dB ;
- Une variation de 3 dB(A) est juste perceptible alors qu’il s’agit du doublement d’une source de bruit ;
- Une variation de 10 dB(A) correspond à une sensation de doublement de bruit alors qu’il s’agit d’une multiplication par 10 du nombre de source de bruit.

Le niveau sonore d’une source varie dans le temps. La moyenne énergétique de la pression acoustique sur une durée donnée est calculée pour obtenir des valeurs comparatives. Les indicateurs de niveaux sonores utilisés pour les infrastructures routières sont définis par période de référence, noté LAeq.

Le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A (LAeq) par période correspond au niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit réellement perçu pendant la même période :
- LAeq(6h-22h) pour la période diurne, niveau calculé de 6 heures à 22 heures
- LAeq(22h-6h) pour la période nocturne, niveau calculé de 22 heures à 6 heures,

Les niveaux LAeq et Lden sont évalués à 4m du sol à deux mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées.

Comment se propage le bruit ?

Les phénomènes sonores en un lieu dépendent des caractéristiques des sources de bruit présentes et du contexte de propagation. La propagation d’un bruit dans un site donné dépend des conditions du milieu ambiant et notamment de multiples paramètres comme :
- L’effet de sol : La nature du sol intervient dans la propagation du son en l’absorbant ou en le renvoyant : un sol dur et lisse réfléchit beaucoup plus d’énergie acoustique qu’un terrain meuble, de culture ou recouvert d’une végétation buissonnante.
- L’effet de la distance : L’absorption du son par l’air se traduit par une perte d’énergie acoustique en fonction de la distance à la source : un doublement de la distance par rapport à la source correspond à une diminution de 3 dB(A) au niveau du récepteur.
- L’effet d’obstacle : Un obstacle matériel opaque situé entre la source et le récepteur, permet de bénéficier d’une « zone d’ombre » dans laquelle l’énergie acoustique est atténuée par rapport à celle qui serait perçue à la même distance de la source, en l’absence de l’obstacle.
- L’effet des végétaux : Les végétaux sont trop perméables à l’air pour constituer un obstacle ayant un grand effet atténuateur. En général, ils agissent sur le son comme éléments diffusants.

Source : Guide PLU et bruit (www.ecologie.gouv.fr)

Source : Guide Les écrans acoustiques CERTU

1. Indicateurs définis dans l’Arrêté du 5 mai 1995 et la NF S 31-110 « Caractérisation et mesurage des bruits dans l’environnement »
À titre d'exemple, les valeurs de niveaux de bruit indicatives pour des trafics routiers d’une rue de centre urbain (type « rue en U ») de largeur 15 m, avec une vitesse de 50 km/h et 5% de PL sont listés dans le tableau ci-après :

<table>
<thead>
<tr>
<th>Débit horaire</th>
<th>L(\text{Aeq} (1h)) En façade</th>
<th>Débit journalier approximatif</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>10 véh./h</td>
<td>56 dB(A)</td>
<td>150 véh./j.</td>
</tr>
<tr>
<td>100 véh./h</td>
<td>66 dB(A)</td>
<td>1 500 véh./j.</td>
</tr>
<tr>
<td>1 000 véh./h</td>
<td>76 dB(A)</td>
<td>15 000 véh./j.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

3/Rappel sur les cartes stratégiques du bruit

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 nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

L'approche de la cartographie est basée sur une estimation de l'exposition sonore due aux infrastructures des réseaux routiers, autoroutiers, aériens, ferroviaires et industriels. Les bruits dans les lieux de travail, les bruits de voisinage, d'activités domestiques ou d'activités militaires dans les zones militaires ne sont pas visés par la Directive.

Les documents comprennent plusieurs représentations cartographiques présentées par type de source sonore (routiers, aériens, ferroviaires et industriel) suivant les périodes considérées (jour, soirée et nuit) et les indicateurs des niveaux d'exposition au bruit qui sont calculés (L\(\text{den}\) et L\(n\)).

Une carte de bruit affiche le niveau sonore calculé pour un territoire. L'ensemble des données du territoire constitue le modèle de calcul : localisation (altitude, longitude...), caractères physiques (relief, climat, sols, obstacles...).

Un logiciel est nécessaire pour calculer et croiser tous ces éléments avec les données sur l'environnement sonore et le nombre de personnes exposées. Les niveaux de bruit cartographiés correspondent au bruit calculé à l’extérieur, au premier étage d’un bâtiment (devant une fenêtre ouverte). Les niveaux sonores représentés sur les cartes retranscrivent les bruits continus et prévisibles. Ainsi, les documents produits sont les suivants :

- Niveaux d'exposition au bruit sur 24h (L\(\text{den}\)) (carte A) ;
- Niveaux d'exposition au bruit sur la période de nuit 22h-6h (L\(n\)) (carte A) ;
- Classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires (carte B) ;
- Secteurs susceptibles de contenir des bâtiments exposés au delà des valeurs seuils par type de source sur 24h (L\(\text{den}\)) (carte C) ;
- Secteurs susceptibles de contenir des bâtiments exposés au delà des seuils par type de source sur la période de nuit 22h-6h (L\(n\)) (carte C) ;
- Niveaux d'exposition prévisionnels au bruit sur 24h (L\(\text{den}\)) (carte D) ;
- Niveaux d'exposition prévisionnels au bruit sur la période de nuit 22h-6h (L\(n\)) (carte D).

Les décomptes statistiques des populations et bâtiments sensibles exposés accompagnent les cartes du bruit :

- Nombre de personnes exposées au bruit dans les bâtiments d'habitation, par source de bruit, pour les indicateurs L\(\text{den}\) et L\(n\) ;
- Nombre d'établissements sensibles (enseignement et santé) exposés au bruit, par source de bruit, pour les indicateurs L\(\text{den}\) et L\(n\).

Les techniques d’estimation des populations exposées majorent volontairement le nombre d’habitants et d’établissements sensibles potentiellement exposés.

**Les cartes de bruit stratégiques sont des documents d’information : elles ne sont pas juridiquement opposables et n’entraînent aucune servitude d’urbanisme.**

Nota : Les cartes de bruit sont des documents stratégiques à l'échelle de grands territoires, présentant une évaluation globale du bruit et non une mesure du bruit effectivement constatée. La situation sonore « cartographiée » correspond à l'année des données fournies. Les cartes de bruit donnent une idée d’une dose de bruit moyen sur une année et peuvent être en décalage avec l’ambiance sonore ressentie en un lieu à un moment donné.
ANNEXES

Secteurs impactés par un niveau de bruit routier supérieur à 68 dBA (indicateur Lden)

Cartes d'analyses des secteurs impactés par sources de bruit
Secteurs impactés par un niveau de bruit routier supérieur à 68 dB(A) indicateur Lden
Secteurs impactés par un niveau de bruit routier supérieur à 68 dB(A) indicateur Lden
Secteurs impactés par un niveau de bruit routier supérieur à 68 dB(A) indicuteur Lden

Octeville-sur-Mer
Secteurs impactés par un niveau de bruit routier supérieur à 68 dB(A), indicateur Lden.
Secteurs impactés par un niveau de bruit routier supérieur à 68 dB(A) indicateur Lden.
Secteurs impactés par un niveau de bruit routier supérieur à 73 dB(A) indicateur Ldnh

Saint-Adresse

Le Havre

Légende
Bâtiments d'habitation potentiellement exposés à un niveau de bruit routier supérieur à 73 dB(A)
- pavillons
- petits collectifs
- grands collectifs

Établissements sensibles potentiellement exposés à un niveau de bruit routier supérieur à 73 dB(A)

Bâtiments
Zones industrielles
Forêts
Prairies
Surfaces d'eau
Limites communales
Voies

Voies terrasses
Secteurs impactés par un niveau de bruit routier supérieur à 73 dB(A) indiquant Lden

Légende
- Bâtiments d’habitation potentiellement exposés à un niveau de bruit routier supérieur à 73 dB(A)
- pavillons
- petits collectifs
- grands collectifs
- Établissements sensibles potentiellement exposés à un niveau de bruit routier supérieur à 73 dB(A)

Utésents
- Zones industrielles
- Forêts
- Prés/épouilles
- Surfaces d’eau
- Limites communales
- Voies
- Voies ferrées
Secteurs affectés par un niveau de bruit ferroviaire supérieur à 73 dB(A) indicateur Lden
Secteurs affectés par un niveau de bruit d’aéronef supérieur à 55 dB(A) indicateur Lden

Légende
Bâtiments d'habitation potentiellement exposés à un niveau de bruit d’aéronef supérieur à 55 dB(A):
- pavillons
- petites collectifs
- grands collectifs

Bâtiments
Zones industrielles
Forêts
Pâtures
Surfaces d'eau
Limites communales
Voiries
Infrastructures routières nouvelles

**Les textes :**
- Article L 571-9 du code de l'environnement
- Décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre
- Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières
- Circulaire n°96-21 du 11 mars 1996 relative à la prise en compte de l'environnement et du paysage dans les projets routiers.
- Circulaire n°97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national.

Lors de la construction d'une infrastructure routière ou transformation de l'existant, il appartient au maître d'ouvrage de la voirie de protéger l'ensemble des bâtiments construits avant que la voie n'existe.

Il s'agit de privilégier la traite du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (trace, profils en travers), de prevoir des protections (type butte, écran) 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 ikemen).

**Infrastructures concernées :** toutes les maîtrises d'ouvrage (RN, RD, VC, ou communautaires)

**Horizon :** respect sans limite de temps (concrètement prise en compte à 20 ans)

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Usage et nature</th>
<th>LAeq(6h-22h)</th>
<th>LAeq(22h-6h)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Logements en ambiance sonore modérée</td>
<td>60dBA</td>
<td>55dBA</td>
</tr>
<tr>
<td>Autres logements</td>
<td>65dBA</td>
<td>60dBA</td>
</tr>
<tr>
<td>Ets enseignement</td>
<td>60dBA</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ets soins, santé, action sociale</td>
<td>60dBA</td>
<td>55dBA</td>
</tr>
<tr>
<td>Bureaux en ambiance sonore modérée</td>
<td>65dBA</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Classement sonore des voies

Les textes
- Article L521-10 du code de l'environnement
- Décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres, et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation
- Article R.111-4-1 et R.11-23-2 du code de l'habitat et de la construction
- Arrêté du 30 mai 1998 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit
- Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement
- Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé
- Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels
- Circulaire du 25 avril 2003 relative à l'application de la réglementation acoustique des bâtiments autres que d'habitation.

Lors de la construction de bâtiments neufs ou à proximité des voies existantes, des prescriptions d'isolement acoustique doivent être respectées par les constructeurs (maîtres d'œuvre, entreprises de construction) des bâtiments concernés (habitation, hôtel, établissement d'enseignement, établissement de santé) dans le cadre des contrats de construction.

Le Préfet de département définit, par arrêté publié en mairie ainsi qu'au recueil des actes administratifs du département, 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 DDE 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'Urbanisation doivent informer les distributeurs de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Quelle est la classification des voies?
Voies routières : Trafic Moyen Journalier Annuel 5 000 véhicules/jours (TMJ-A).
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 51-085, NF 51-088).

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, pour arriver aux objectifs suivants à l'intérieur des logements :
- Niveau de bruit de jour : 35 dB(A)
- Niveau de bruit de nuit : 30 dB(A)

Les infrastructures sont classées en 5 catégories :
Les largeurs maximales des secteurs de bruit sont variables en fonction de la catégorie de l'infrastructure, de part et d'autre de la voie.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Catégorie de l'infrastructure</th>
<th>Niveau sonore de référence L_Aeq (6h-22h)</th>
<th>Niveau sonore de référence L_Aeq (22h-6h)</th>
<th>Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>L≥81</td>
<td>L≥76</td>
<td>d=300m</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>76≤L&lt;81</td>
<td>71≤L&lt;76</td>
<td>d=250m</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>70≤L&lt;76</td>
<td>65≤L&lt;71</td>
<td>d=100m</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>65≤L&lt;70</td>
<td>60≤L&lt;65</td>
<td>d=30m</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>60≤L&lt;65</td>
<td>55≤L&lt;60</td>
<td>d=10m</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Zone de Bruit Critique et Point Noir Bruit

Les textes
- Circulaire conjointe du Ministère de l'Equipement et du Ministère de l'Environnement en date du 12 juin 2001 relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la resorption des points noirs du bruit des transports terrestres
- Décret n°2002-867 du 03 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux, et son arrêté d'application en date du 3 mai 2002

Délimitation d'une Zone de Bruit Critique
Une ZBC est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles dont les niveaux sonores en façades relevant de la contribution sonore d'une ou plusieurs infrastructures, dépassent ou risquent de dépasser à terme, l'une au moins des valeurs limites suivantes :
- Bruit routier
  - valeur limite diurne (6 h à 22 h) : 70 dB(A)
  - valeur limite nocturne (22 h à 6 h) : 65 dB(A)
- Bruit ferroviaire
  TGV idem bruit routier
  Autres cas :
  - valeur limite diurne (6 h à 22 h) : 73 dB(A)
  - valeur limite nocturne (22 h à 6 h) : 68 dB(A)

On entend par bâtiments "sensibles" les bâtiments d'habitation, les établissements de soin, de santé, d'enseignement et d'action sociale.

Point Noir Bruit (PNB) du réseau routier national
Un point noir bruit est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique répondant aux critères d'antériorité (confer page 33).
infrastructures ferroviaires nouvelles

Les textes :
• L’article L 571-9 du code de l’environnement
• Décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif au bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.
• Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.
• Circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et résorption du bruit ferroviaire et instructions jointes à la circulaire.

La conception, l’étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l’utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords.

Les objectifs réglementaires minimaux pour la création de voies ferrées classiques correspondent aux valeurs prises pour les infrastructures routières avec une majoration de 3 dB(A), soit :

<table>
<thead>
<tr>
<th>Usage et nature</th>
<th>L\text{A}_{eq}(6h-22h)\text{train}</th>
<th>L\text{A}_{eq}(22h-6h)\text{train}</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Logements en ambiance sonore modérée</td>
<td>63 dB(A)</td>
<td>58 dB(A)</td>
</tr>
<tr>
<td>Autres logements</td>
<td>68 dB(A)</td>
<td>63 dB(A)</td>
</tr>
<tr>
<td>Ets enseignement</td>
<td>63 dB(A)</td>
<td>63 dB(A)</td>
</tr>
<tr>
<td>Ets soins, santé, action sociale</td>
<td>63 dB(A)</td>
<td>58 dB(A)</td>
</tr>
<tr>
<td>bureaux en ambiance sonore modérée</td>
<td>68 dB(A)</td>
<td>58 dB(A)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Ces valeurs sont diminuées de 3 dB(A) pour les lignes nouvelles parcourues exclusivement par des TGV à des vitesses supérieures à 250 km/h, ce qui les place au même niveau que celles des infrastructures routières nouvelles.
ICPE soumises à déclaration et ICPE soumises à autorisation

Installations Classées pour la Protection de l’Environnement (ICPE) soumises à déclaration ou autorisation

La législation
Arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE.

Installations concernées : activités génératrices de nuisances pour l’environnement naturel et humain et figurant sur une nomenclature établie en fonction de la nature de l’activité et de son importance.

Objectifs : Protéger les tiers et l'environnement naturel et humain contre les nuisances.

Moyens :
• Niveaux d’emergence admissibles dans les Zones à Emergence Réglementée.
• Niveaux sonores admissibles en limite de propriété de l’activité.
• Règles de distances destinées à limiter les inconvénients pour le voisinage (uniquement pour certaines installations, en particulier les élevages d’animaux).

En tenant compte pour le PLU
Recenser les établissements concernés. Si la réglementation prévoit des obligations de distanciation, il conviendra d'en tenir compte pour l'affectation des zones au voisinage des établissements existants.

En fonction du projet urbain :
- éloigner les activités bruyantes des zones d’habitation.
- pour permettre la mixité urbaine, le règlement du PLU (article 2) ou un arrêté préfectoral peut préconiser une étude acoustique pour tout projet situé dans ou à proximité d’une zone d’habitation.
En fonction des risques de nuisances sonores encourus par la population.
Cette étude acoustique devra rechercher l’intégration de l’installation bruyante en garantissant le respect de la réglementation vis à vis des nuisances sonores (isolation des sources de bruit, orientation des bâtiments, emplacement des ouvertures .......).

Valeurs des émergences admissibles dans les Zones à Emergence Réglementée

<table>
<thead>
<tr>
<th>Niveau de bruit</th>
<th>Émergence admissible pour la période allant de 7 h à 23 h</th>
<th>Émergence admissible pour la période allant de 0 à 7 h</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>supérieurs à 45 dB(A)</td>
<td>6 dB(A)</td>
<td>4 dB(A)</td>
</tr>
<tr>
<td>supérieurs à 45 dB(A)</td>
<td>5 dB(A)</td>
<td>2 dB(A)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Niveau de bruit en limite de propriété
• Ils sont déterminés de manière à assurer les niveaux d’émergences admissibles dans les Zones à Emergence Réglementée.
• Ils ne doivent pas dépasser :
  - 70 dB(A) le jour
  - 60 dB(A) la nuit

Zones à émergence réglementée (ZER)
• Immeubles existants : intérieur et parties extérieures proches.
• Zones constructibles définies par les documents d’urbanisme
• Habitats futurs situés sur les zones constructibles à l’exception de celles implantées dans les zones d’activités industrielles ou artisanales.
**Aéroports-PEB**

**Les textes:**
Articles L.147-1 à L.147-7 et articles R.147-1 à R.147-11 du code de l'urbanisme.

**Objectifs:** Mettre en œuvre et développer des actions visant à prévenir l'exposition de nouvelles populations au bruit généré par les aéroports.

**Moyens:** Le Plan d'Exposition au bruit (PEB)

**Aérodromes concernés :**
Aérodromes désignés à la circulation aérienne publique classés en catégories A, B et C selon la code de l'aviation civil et figurant dans une liste annexée à la partie réglementaire de ce code.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Zone de bruit A</td>
<td>92.5</td>
<td>76</td>
</tr>
<tr>
<td>Zone de bruit B</td>
<td>92.5 à 95</td>
<td>76 à 79</td>
</tr>
<tr>
<td>Zone de bruit C</td>
<td>92.5 à 72 et 57</td>
<td>76 à 79</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Le plan d’exposition au bruit
Le PEB défini 3 zones de bruit (3 zones pour les PEB établis antérieurement au 1er novembre 2002).

**Prescriptions d’urbanisme applicables dans les zones de bruit des aérodromes**

**Information du public**
Le PEB doit figurer en annexe à PLU, à tête d’information.
Le certificat d’urbanisme doit signaler l’existence de la zone de bruit et l’obligation de respecter les règles d’isolation acoustique.
Le contrat de location d’immeuble d’usage d’habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l’une des zones de bruit définies par un plan d’exposition au bruit, comporte une clause claire et isoble prévoyant la zone de bruit où se trouve localisé le lot bien.
Activités économiques (hors ICPE) et établissements recevant du public

Activités industrielles, artisanales, commerciales ou agricoles hormis les installations classées pour la Protection de l’Environnement.

Activités culturelles sportives ou de loisirs et établissements ou locaux diffusant à titre habituel de la musique amplifiée.

Les textes :
Articles R 1336-6 à R 1336-10 du code de la Santé Publique issus du décret n° 95-408 du 18 avril 1995
Décret n° 98-1143 du 15 décembre 1998 (pour les locaux diffusant de la musique amplifiée)

Objectifs : Protéger les tiers et l’environnement contre les nuisances sonores.

Moyens :
Limituer l’émergence du bruit perçu par le voisinage.

ATTENTION
Classer en zone urbaine désine à l’habitation, des secteurs situés à proximité d’établissements ou d’équipements bruyants imposera une contrainte forte pour tout projet d’évolution, de développement, ou d’extension de ces établissements.

En tenir compte pour le PLU
En fonction du projet urbain :
- éloigner les activités bruyantes des zones d’habitation.
- éloigner les habitation des zones d’activités bruyantes.
- pour permettre la mixité urbaine, le règlement du PLU (article 29) ou un arrêté préfectoral peut préconiser une étude acoustique pour tout projet situé dans ou à proximité d’une zone d’habitation et en fonction des risques de nuisances sonores encourus par la population.

Cette étude acoustique devra rechercher l’intégration de l’installation bruyante en garantissant le respect de la réglementation vis-à-vis des nuisances sonores (isolation des sources de bruit, orientation des bâtiments, emplacement des ouvertures...)

**Attention**

- Émersion inférieure à : - 5(dBA) le jour (7 h – 22 h), - 3 (dBA) la nuit (22 h – 7 h) + un terme correctif, fonction de la durée d’apparition du bruit particulier produit par l’activité.

![Diagram of a residential area with a noise source and various activities like a shop, a building, and a yard.](image)
Monsieur le Président,

Par courrier en date du 17 avril 2013, la Direction Santé Hygiène de la Communauté d’agglomération havraise (CODAH) m’a informé de l’ouverture de l’enquête publique sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l’Environnement et je vous en remercie.

L’analyse montre que la population de la CODAH est principalement impactée par le bruit routier. Pour le ferroviaire, la problématique reste très localisée car les zones urbanisées sont en partie éloignées des infrastructures ferroviaires. Au-delà du bruit supérieur à 73 dBA, seules 4 habitations sont concernées sur les communes d’Harfleur et de Gonfreville-l’Orcher.

Par ailleurs, j’ai pris bonne note de la création d’un observatoire de l’environnement sonore au sein de votre collectivité qui s’attachera, au cours des 5 prochaines années, à analyser plus finement les zones à iger et à menier une réflexion avec les différents partenaires permettant de définir les actions à mettre en place. La réalisation de ce plan permettra, à terme, la définition d’actions plus précises et ciblées.

Le PPBE est un document stratégique visant une meilleure cohérence entre les différentes politiques (urbanisme, déplacement, prévention des nuisances...) dans une perspective de développement durable.
J'ai pris bonne note du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l’Environnement (PPBE) que vous avez transmis à la Ville pour avis.

Celui-ci est conforme aux discussions et au travail mené avec vos services dans le cadre de l’élaboration de ce dernier en particulier pour la définition des zones à orijel et des zones de calme.

Je vous confirme donc l’avis favorable de la Ville du Havre sur ce document.
Monsieur le Directeur Général,

Pour faire suite à votre courrier du 3 mai 2013, je vous informe que le projet de Plan de Prévención du Bruit dans l’Environnement (PPBE) que vous m’avez adressé pour avis, n’appelle pas d’observation particulière.

Le Département de Seine-Maritime étant engagé dans l’élaboration de son propre PPBE, en tant que gestionnaire d’infrastructures routières, ne manquera pas d’être attentif à votre démarche, notamment, par le biais de notre participation à l’Observatoire de l’Environnement Sonore mis en place par votre collectivité.

Je vous prèis d’agréer, Monsieur le Directeur Général, l’expression de ma considération distinguée.

Le Président du Département,
Pour le Président et par obligation,
Le Directeur des Routes,

Yves JOLIVEL
Vu la loi N° 92.1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14,

Vu le décret N° 95.21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l’urbanisme et le code de la construction et de l’habitation,

Vu l’arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l’isolement acoustique des bâtiments d’habitation dans les secteurs affectés par le bruit,

Vu le décret N° 95.20 du 9 janvier 1995 pris pour l’application de l’article L.111.11.1 du code de la construction et de l’habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d’habitation et de leurs équipements,

Vu l’arrêté du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d’enseignement,

Vu l’avis favorable des conseils municipaux de Harfleur et de Montivilliers et vu l’accord tacite des conseils municipaux de Gonfreville l’Orcher, du Havre, de Oudalle, de Rogerville et de Sainte Adresse consultés par courrier en date du 05 septembre 2002,

ARRETE :

ARTICLE 1

Les dispositions des articles 2 à 5 de l’arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de Seine Maritime aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l’article 2 du présent arrêté et représentées sur le plan joint en annexe n°1.
ARTICLE 2

Le tableau joint en annexe n°2 donne pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés ci-après, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé et la largeur des secteurs affectés par le bruit.

Les infrastructures concernées sont les voies routières suivantes :

Pont VII bis, Route de la Bretèque, Route Industrielle, Route de l'Estuaire et Av de Mayville sur Gontfreville l'Orcher, Av de Mayville sur Harfleur,
Av Victor Hugo, pl. du champs de Foire, Rue de Bréquigny, Rue de la Commune 1871 et Rue du champs de Foire sur Montivilliers, Avenue de Mayville sur Harfleur,
Av de Mayville sur Harfleur, Av Victor Hugo, pl. du champs de Foire, Rue de Bréquigny, Rue de la Commune 1871 et Rue du champs de Foire sur Montivilliers, Boulevard Albert 1er, Rue Claude Monnet et Rue de Sainte Adresse sur Sainte Adresse,
Route de l'Estuaire sur Rogerville, Rue de la Bigne à Fosse, Rue de la Sous Bretonne, Rue de la Vallée, Rue de Neustrie, Rue de Paris, Rue de Rouelles, Rue de Sainte Adresse, Rue Demidoff, Rue Denfer Rochereau, Rue Denis Cordonnier, Rue des Acacias, Rue des Chantiers, Rue d'Estienne d'Orves, Rue d'Etretat, Rue d'Ingouville, Rue du 329ème, Rue du Dr De Boissiere, Rue du Lieutenant Clérivet, Rue du Président Wilson, Rue du Val aux Corneilles, Rue Ernest Renan, Rue Félix Faure, Rue Ferrer, Rue Georges Braque, Rue Georges Lafaurie, Rue Guillemand, Rue Gustave Brindeau, Rue Gustave Nicolle, Rue H. Genestal, Rue Monnet, Rue H. Genestal, Rue Monnet, Rue Hennes Montlayr, Rue Irène Joliot Curie, Rue Jean Jacques Rousseau, Rue Jules Lecesne, Rue Louis Siegfried, Rue Jules Siegfried, Rue Lamoriciere, Rue Léon Hallaure, Rue Lesueurt, Rue Louis Blanc, Rue Louis Brindeau, Rue Louis Siefridt, Rue M. Delarocque, Rue Marceau, Rue Maréchal Joffre, Rue Maryse Bastie, Rue Pablo Neruda, Rue Pierre Farcis, Rue Roger Salengro, Rue Saint Just, Rue Salvador Allende, Rue Théophile Gautier, Rue Voltaire, Rue Bayonvilliers, Pont Rouge, Route Industrielle, Route de la Bretèque, Route de l'Estuaire et Route du Pont VII sur Le Havre

ARTICLE 3

Les communes intéressées par le présent arrêté sont listées à l'article 2 du présent arrêté.

ARTICLE 4

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés dans l'annexe 2 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets 95-20 et 95-21 susvisés. Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 8 de l'arrêté du 9 janvier 1995 susvisé.

ARTICLE 5

Le présent arrêté fait l'objet d'une mention au Recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département, ainsi que dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.
ARTICLE 6

Une copie de cet arrêté doit être affichée à la mairie des communes visées à l'article 3 pendant un mois au minimum.

ARTICLE 7

Le présent arrêté doit être annexé au plan d'occupation des sols par Messieurs les Maires des communes visées à l'article 3.

Les secteurs affectés par le bruit définis dans l'annexe 2 doivent être reportés par Messieurs les Maires des communes visées à l'article 3 dans les documents graphiques du plan d'occupation des sols.

ARTICLE 8

Le recensement des secteurs affectés par le bruit et définis dans l'annexe 2 est tenu à la disposition du public à la préfecture de Seine-Maritime, à la Direction Départementale de l'Equipement et à la Mairie des communes visées à l'article 3.

ARTICLE 9

Ampliation du présent arrêté sera adressée à :
- Monsieur le Sous Préfet du Havre
- Messieurs les Maires des communes visées à l'article 3
- Monsieur le Directeur Régional et Départemental de l'Equipement

ARTICLE 10

Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture, Monsieur le Sous-Préfet du Havre, Messieurs les Maires des communes visées à l'article 3, et Monsieur le Directeur Régional et Départemental de l'Equipement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le 25 Mars 2003

Pour LE PREFET et par délégation
Le Secrétaire Général
Claude MOREL

Annexes :

n°1 : Une carte couvrant l'ensemble des communes concernées par le présent arrêté et représentant le classement des voies bruyantes du réseau routier communal.

n°2 : Classement des infrastructures par commune
<table>
<thead>
<tr>
<th>NOM DE LA COMMUNE</th>
<th>Nom de la rue</th>
<th>Tronçon débutant</th>
<th>Tronçon finissant</th>
<th>Trafic journalier</th>
<th>Niveau de bruit</th>
<th>Largeur des secteurs affectés par le bruit</th>
<th>Catégorie</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CONTFREVILLE L'ORCHER</td>
<td>Aude de Mayville</td>
<td>Pont VII bis</td>
<td>Aude de la Résistance</td>
<td>9 000</td>
<td>72.6</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Pont VII bis</td>
<td></td>
<td></td>
<td>13 700</td>
<td>73.6</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Route de la Bretagne</td>
<td>Aude du 16e port</td>
<td>Pont Vilbis</td>
<td>13 700</td>
<td>73.6</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Route de l'Estuaire</td>
<td>Aude du Chiliou</td>
<td>Pont de Normandie</td>
<td>7 100</td>
<td>74.3</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Route Industrielle</td>
<td>Route de la Brèque</td>
<td>Pont Rouge</td>
<td>10 500</td>
<td>75.1</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Route Industrielle</td>
<td>Route de la Brèque</td>
<td>Route de la Brèque</td>
<td>17 000</td>
<td>77.2</td>
<td>250 m</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>HARFLEUR LE HAVRE</td>
<td>Aude de Mayville</td>
<td>Pont Vilbis</td>
<td>Aude de la Résistance</td>
<td>9 000</td>
<td>72.6</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Autopont de Graville</td>
<td>Av. du 16e Port</td>
<td>Route de l'estuaire</td>
<td>9 450</td>
<td>68.8</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Av. Amiral du Chiliou</td>
<td>Av. du 16e Port</td>
<td>Route de la Brèque</td>
<td>5 320</td>
<td>72.6</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude de la Bretagne</td>
<td>Rue Cuvier</td>
<td>7 200</td>
<td>68.4</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. d'Aplemont</td>
<td>Rue Sakharov</td>
<td>8 000</td>
<td>66.6</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. d'Aplemont</td>
<td>Rue Ferrié</td>
<td>18 000</td>
<td>71.4</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude de Friteuse</td>
<td>Rue Allende</td>
<td>8 000</td>
<td>66.6</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude de Friteuse</td>
<td>Rue Val aux Corneilles</td>
<td>8 000</td>
<td>67.5</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude de Mayville</td>
<td>Rue de la Brèque</td>
<td>8 000</td>
<td>72.6</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude du 16e Port</td>
<td>Rue de la Brèque</td>
<td>8 000</td>
<td>70.9</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude du 16e Port</td>
<td>Rue de la Brèque</td>
<td>12 000</td>
<td>75.3</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude du 8 Mai 1945</td>
<td>Pl. des Martyrs</td>
<td>8 000</td>
<td>67.1</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude du Bois au Coq</td>
<td>Rue Jambe de Bois</td>
<td>11 000</td>
<td>68.3</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude du Bois au Coq</td>
<td>Rue Postel</td>
<td>20 900</td>
<td>72.3</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude du Bois au Coq</td>
<td>Rue du Mercure</td>
<td>20 900</td>
<td>72.3</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude du Bois au Coq</td>
<td>Centre commercial</td>
<td>22 500</td>
<td>71.1</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude du Bois au Coq</td>
<td>Rue du Bois au Coq</td>
<td>11 000</td>
<td>68.3</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Aude du Mont Gaillard</td>
<td>Rue Bigné à Fosse</td>
<td>12 000</td>
<td>68.7</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Ferrié (descendant)</td>
<td>Rue Ferrié</td>
<td>8 000</td>
<td>65.1</td>
<td>10 m</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Ferrié (montant)</td>
<td>Aude Aplemont</td>
<td>8 000</td>
<td>68</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Foch</td>
<td>Bd. François 1er</td>
<td>8 000</td>
<td>65.7</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Général Ferrié</td>
<td>Av. du 8 Mai 1945</td>
<td>12 000</td>
<td>68.4</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Jean Jaures</td>
<td>Bd. de Graville</td>
<td>8 800</td>
<td>67.5</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Lucien Corbeaux</td>
<td>Av. Colombe</td>
<td>5 320</td>
<td>68.4</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Pablo Picasso</td>
<td>Rue Cane</td>
<td>15 000</td>
<td>71</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Pablo Picasso</td>
<td>Rue de Verdun</td>
<td>15 000</td>
<td>71</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. René Coty</td>
<td>Rue Ernest Renan</td>
<td>10 000</td>
<td>72.9</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. René Coty</td>
<td>Rue Ernest Renan</td>
<td>10 000</td>
<td>68.4</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. René Coty</td>
<td>Rue Inguerolle</td>
<td>10 000</td>
<td>69.2</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Rouget de Lisle</td>
<td>Rue Allende</td>
<td>10 500</td>
<td>67.3</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Paul Bert</td>
<td>Rue Sakharov</td>
<td>9 000</td>
<td>66.9</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Paul Verlaine</td>
<td>Av. de la Bretagne</td>
<td>8 550</td>
<td>66.6</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Av. Paul Verlaine</td>
<td>Av. du 8 Mai 1945</td>
<td>12 000</td>
<td>68.4</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Bd. de Graville</td>
<td>Rue A. Brland</td>
<td>13 000</td>
<td>73</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Bd. de Graville</td>
<td>Avenue Foch</td>
<td>23 000</td>
<td>70.3</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Bd. de Graville</td>
<td>Boulevard d'Inguerolle</td>
<td>16 000</td>
<td>68.7</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Bd. de Graville</td>
<td>Boulevard du Bois au Coq</td>
<td>7 000</td>
<td>65.1</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Bd. de Strasbourg</td>
<td>Pl. du Hôtel de ville</td>
<td>20 000</td>
<td>73.4</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Bd. François 1er</td>
<td>Avenue Foch</td>
<td>14 100</td>
<td>69</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Bd. François 1er</td>
<td>Rue Voltaire</td>
<td>20 000</td>
<td>70.5</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Bd. François 1er</td>
<td>Ch Kennedy</td>
<td>10 000</td>
<td>67.5</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Boulevard Albert 1er</td>
<td>Place Clémenceau</td>
<td>22 000</td>
<td>70.5</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Boulevard Clémenceau</td>
<td>Place Grumberg</td>
<td>10 000</td>
<td>67.1</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Boulevard de Strasbourg</td>
<td>Route de la République</td>
<td>20 000</td>
<td>70</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Boulevard de Strasbourg</td>
<td>Ch de la République</td>
<td>22 000</td>
<td>70.1</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Ch d'Anquoy de la Fosse</td>
<td>Quai Lamblardie</td>
<td>10 000</td>
<td>67.5</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Ch d'Anquoy de la Fosse</td>
<td>Quai Georges V</td>
<td>21 000</td>
<td>70.2</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Ch J. Kennedy</td>
<td>Quai Southamption</td>
<td>19 250</td>
<td>70.3</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Ch J. Kennedy</td>
<td>Bd. François 1er</td>
<td>12 600</td>
<td>68.5</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Cours du 16e Port</td>
<td>Boulevard d'Inguerolle</td>
<td>21 800</td>
<td>70.2</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Cours du 16e Port</td>
<td>Rond-point</td>
<td>12 000</td>
<td>73.6</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Cours du 16e Port</td>
<td>Bd. de Strasbourg</td>
<td>21 800</td>
<td>70.8</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Parvis St. Michel</td>
<td>Av. R. Coty</td>
<td>12 000</td>
<td>73.6</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Rue du Martyrs</td>
<td>9 000</td>
<td>68.9</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Pl. A. Martin</td>
<td>20 000</td>
<td>70.7</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Pl. Danton</td>
<td>8 000</td>
<td>65.7</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Pl. de Gaulle</td>
<td>12 000</td>
<td>71.8</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Place de l'Hôtel de Ville</td>
<td>11 000</td>
<td>68.3</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Pont Rouge</td>
<td>Route Route Industrielle</td>
<td>Av du 16é Port</td>
<td>10 500</td>
<td>75.1</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Quai Casimir Delavigne</td>
<td>Av Corbeaux</td>
<td>Quai Lamberlandie</td>
<td>24 300</td>
<td>71.3</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Quai Colbert</td>
<td>Bd Strasbourg</td>
<td>Bd. Churchill</td>
<td>60 000</td>
<td>74.1</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Quai Colbert</td>
<td>Cs Chevalier de la Barre</td>
<td>Bd. Strasbourg</td>
<td>34 000</td>
<td>71.8</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Quai de l'Île</td>
<td>Avenue Vauban</td>
<td>Cs Chevalier de la Barre</td>
<td>17 000</td>
<td>68.7</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Quai et pont Southampton</td>
<td>Rue de Paris</td>
<td>Quai Notre Dame</td>
<td>20 000</td>
<td>70.8</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Quai Frissard</td>
<td>Rue Marceau</td>
<td>Avenue Vauban</td>
<td>10 000</td>
<td>67.1</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Quai G. le Testu</td>
<td>Rue de Paris</td>
<td>Quai Lamberlandie</td>
<td>20 600</td>
<td>70.8</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Quai Georges V</td>
<td>Rue Brindeau</td>
<td>Ch.246e territoire</td>
<td>19 400</td>
<td>70.5</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Quai Lamande</td>
<td>Quai C. Delavigne</td>
<td>Pont Vauban</td>
<td>10 000</td>
<td>67.8</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Quai Lamberlandie</td>
<td>Quai Le Testu</td>
<td>Quai C. Delavigne</td>
<td>20 600</td>
<td>70.8</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Route de la Bretèque</td>
<td>Av du 16é port</td>
<td>Pont Vilbis</td>
<td>13 700</td>
<td>73.6</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Route de l'Estuaire</td>
<td>Av du Chilou</td>
<td>Pont de Normandie</td>
<td>7 100</td>
<td>74.3</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Route du Pont VII</td>
<td>Bd Durand</td>
<td>Av du 16é Port</td>
<td>7 600</td>
<td>71</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Route Industrielle</td>
<td>Route de la Bretèque</td>
<td>Pont Rouge</td>
<td>10 500</td>
<td>75.1</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Route Industrielle</td>
<td>Pont de Normandie</td>
<td>Route de la Bretèque</td>
<td>17 000</td>
<td>77.2</td>
<td>250 m</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rue A. Carette</td>
<td>Rue d'Angoulême</td>
<td>Avenue Vauban</td>
<td>20 000</td>
<td>70</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rue Andrei Sakharov</td>
<td>Rue d'Aplemont</td>
<td>Rue Neruda</td>
<td>32 000</td>
<td>68.9</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rue Andrei Sakharov</td>
<td>AvBert</td>
<td>Rue d'Aplemont</td>
<td>6 000</td>
<td>64.1</td>
<td>10 m</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rue Andrei Sakharov</td>
<td>AvBert</td>
<td>AvFerrié</td>
<td>6 000</td>
<td>64.9</td>
<td>10 m</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rue Aristide Briand</td>
<td>Rond-point</td>
<td>Rue Bertheiot</td>
<td>20 000</td>
<td>76.1</td>
<td>250 m</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rue Auguste Blanqui</td>
<td>Bd. de Léningrad</td>
<td>Bd. Jaures</td>
<td>15 200</td>
<td>70.5</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rue Auguste Blanqui</td>
<td>Rue de Verdun</td>
<td>Bd. Jaures</td>
<td>9 500</td>
<td>69.2</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rue Bayonvilliers</td>
<td>Rue de la Cavée Verte</td>
<td>Rue de Cronstadt</td>
<td>7 500</td>
<td>68.3</td>
<td>30 m</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rue Casimir Delavigne</td>
<td>Rue Jules Lescence</td>
<td>Cours de la République</td>
<td>6 600</td>
<td>72.1</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rue Casimir Perier</td>
<td>Av. René Coty</td>
<td>Bd. de Strasbourg</td>
<td>9 500</td>
<td>74.3</td>
<td>100 m</td>
<td>3</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

ANNEXES
| Rue du Lieutenant Cléirivet | Av/P. Bert | Av/Ferrié | 10 000 | 68.1 | 30 m | 4 |
| Rue du Président Wilson | Rue G. Braque | Rue d'Etretat | 14 000 | 68.3 | 30 m | 4 |
| Rue du Val aux Corneilles | Rue Mendes France | Arc. Paul Vertaire | 8 550 | 68.6 | 30 m | 4 |
| Rue Ernest Renan | Rue R. Coty | Rue de Neustrie | 10 000 | 74.3 | 100 m | 3 |
| Rue Félix Faure | Rue M Delaroché | Rue G. Lafaurie | 10 000 | 66.9 | 30 m | 4 |
| Rue Ferrer | Rue Rocheveau | Rue G. Brindeau | 5 000 | 63.5 | 10 m | 5 |
| Rue Georges Braque | Rue H. Genestal | Place de l'Hôtel de Ville | 10 000 | 72.7 | 100 m | 3 |
| Rue Georges Braque | Rue Président Wilson | Rue H. Genestal | 22 000 | 76.1 | 250 m | 2 |
| Rue Georges Lafaurie | Pl. A. Martin | Rue du 329ème | 22 800 | 70.8 | 100 m | 3 |
| Rue Guillemand | Bd. Albert 1er | Rue Ste. Adresse | 8 100 | 66.3 | 30 m | 4 |
| Rue Gustave Brindeau | Rue G. Nicolle | Bd. Mouchez | 12 000 | 67.7 | 30 m | 4 |
| Rue Gustave Brindeau | Rue Rispal | Rue G. Nicolle | 12 000 | 68.7 | 30 m | 4 |
| Rue Gustave Brindeau | Bd. Churchill | Rue Rispal | 12 000 | 74 | 100 m | 3 |
| Rue Gustave Nicolle | Bd. de Graville | Rue G. Brindeau | 5 000 | 64.5 | 10 m | 5 |
| Rue H. Genestal | Rue G. Braque | Pl. P. Naze | 12 000 | 73.6 | 100 m | 3 |
| Rue Hannes Montlairry | rue Farcy | rue Curie | 6 000 | 65.7 | 30 m | 4 |
| Rue Irène Joliot Curie | Rue Chatel | Rue Romain Rolland | 11 300 | 68.6 | 30 m | 4 |
| Rue J. J. Rousseau | Rue Démidoff | Rue Marceau | 18 000 | 69.8 | 30 m | 4 |
| Rue J. J. Rousseau | Rue A. Briand | Rue Démidoff | 18 000 | 76.5 | 250 m | 2 |
| Rue Jean Monnet | Rue Gautier | D 940 | 5 000 | 63.9 | 10 m | 5 |
| Rue Jules Lecesne | Place de l'Hôtel de Ville | Crs de la République | 11 500 | 74.1 | 100 m | 3 |
| Rue Jules Siegfried | Rue J.J. Curie | Rue Salengro | 11 000 | 68.4 | 30 m | 4 |
| Rue Lamoriciere | Rue de Boissière | Rue R. Rolland | 6 200 | 65.1 | 30 m | 4 |
| Rue Léon Halleur | D 940 | Place Levquesque | 5 000 | 65.3 | 10 m | 5 |
| Rue Lescuer | Place Danton | Bd. de Strasbourg | 5 800 | 71.6 | 100 m | 3 |
| Rue Louis Blanc | Rue de la Gâité | Rue des Acacias | 10 000 | 66.5 | 30 m | 4 |
| Rue Louis Brindeau | Boulevard François 1er | Rue Dicquemare | 8 000 | 66.2 | 30 m | 4 |
| Rue Louis Brindeau | Rue Dicquemare | Quai Georges V | 13 000 | 68.3 | 30 m | 4 |
| Rue Louis Siefridt | Rue d'Estéenne d'Orves | Rue L. Curie | 10 000 | 68 | 30 m | 4 |
| Rue Louis Siegfried |Hôtel de ville | Rue du 129è | 7 000 | 65.7 | 30 m | 4 |
| Rue M. Delaroché | Rue F. Faure | Rue de la Cavée Verte | 7 800 | 73.3 | 100 m | 3 |
| Rue Marceau | Rue Amiral Courbet | Bd. Mouchez | 13 100 | 67.8 | 30 m | 4 |
| Rue Marceau | Oua Frissard | Rue Amiral Courbet | 19 000 | 69.1 | 30 m | 4 |
| Rue Maréchal Joffre | Rue de Neustrie | Rue Général Sarail | 10 000 | 73.4 | 100 m | 3 |
| Rue Maréchal Joffre | Rond-point | Rue de Neustrie | 12 600 | 73.6 | 100 m | 3 |
| Rue Maryse Bastie | Rue D. Cordonnier | Rue L. Hallaure | 5 750 | 64.8 | 10 m | 5 |
| Rue pablo Neruda | Rue Allende | Rue Sakharov | 12 000 | 68.9 | 30 m | 4 |
| Rue Pierre Farcis | Rue Gautier | Place Faride | 10 000 | 68.2 | 30 m | 4 |
| Rue Roger Salengro | Rue de la Cavée Verte | Rue C. Ourset | 11 000 | 69.8 | 30 m | 4 |
| Rue Saint Just | D 940 | Place Levquesque | 8 000 | 67.2 | 30 m | 4 |
| Rue Salvador Allende | Rue du 329è | Rue Neruda | 15 800 | 69.9 | 30 m | 4 |
| Rue Théophile Gautier | Rue de la Sous Brèche | Rue J. Monnet | 5 000 | 64.1 | 10 m | 5 |
| Rue Voltaire | Boulevard François 1er | Rue de Paris | 9 400 | 66.9 | 30 m | 4 |

**MONTVILLIERS**
- Av/Victor Hugo | Pl du Champ de Foire | PLO'Reilly | 12 000 | 69.4 | 30 m | 4 |
- Pl du champs de Foire | Av/Hugo | Rue du Ch. de Foire | 5 000 | 65.8 | 30 m | 4 |
- Rue de Bréquigny | Pl des Combattants | Rue du Ch. de Foire | 5 000 | 641 | 10 m | 5 |
- Rue de la Commune 1871 | Rue Coty | Côte Ste Croix | 5 000 | 66 | 30 m | 4 |
- Rue de la Commune 1871 | PLO'Reilly | Rue Coty | 10 000 | 69 | 30 m | 4 |
- Rue du champs de Foire | Rue Brequigny | Pl du Champ de Foire | 5 000 | 65.8 | 30 m | 4 |

**OUDETTE**
- Route de l'Estuaire | Av du Chilou | Pont de Normandie | 7 100 | 74.3 | 100 m | 3 |
- Route Industrielle | Pont de Normandie | Route de la Brèche | 17 000 | 77.2 | 250 m | 2 |

**ROUGERVILLE**
- Route de l'Estuaire | Av du Chilou | Pont de Normandie | 7 100 | 74.3 | 100 m | 3 |
- Boulevard Albert 1er | Place Clemenceau | Porte Océanne | 22 000 | 70.5 | 100 m | 3 |
- Rue Claude Monet | Bd Albert 1er | Rue Général de Gaulle | 7 000 | 68.7 | 30 m | 4 |
- Rue de Sainte Adresse | Rue d'Etretat | Rue Cochet | 12 000 | 76 | 250 m | 2 |
8/Note concernant la consultation du public

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public du 24 avril 2013 au 24 juin 2013, avec un registre ouvert à cet effet, selon les modalités suivantes :

➢ Au siège de la CODAH, de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 à l’Hôtel d’Agglomération.
➢ Sur le site internet de la CODAH, avec un formulaire spécifique pour adresser des remarques.
➢ Possibilité également d’adresser par courrier des remarques ou de prendre rendez-vous pour consulter le projet.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Moyen d’expression</th>
<th>Nombre d’avis exprimés sur le PPBE</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Registre siège de la CODAH</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Courriers, mails, site, téléphone</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>TOTAL</strong></td>
<td><strong>8</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Au terme de la consultation, certaines remarques portent sur plusieurs thèmes :

<table>
<thead>
<tr>
<th>Thèmes des observations</th>
<th>Nombre d’observations</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Remarques locales sur le bruit routier</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Remarques sur le bruit ferroviaire</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Remarques sur le bruit industriel</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Remarques sur l’insécurité, les aménagements de voiries, la circulation intensive</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Le tableau fait la synthèse des remarques et des réponses proposées.
Dans le cas où le gestionnaire visé n’est pas la CODAH, la CODAH a informé le gestionnaire de la remarque émise par le public.

Par ailleurs, la CODAH a envoyé des courriers de réponse individuelle à chacune des personnes qui se sont exprimées sur le projet de PPBE.
<table>
<thead>
<tr>
<th>NOM</th>
<th>SECTEUR</th>
<th>THEME</th>
<th>REMARQUE</th>
<th>DOLEANCE</th>
<th>PROPOSITION DE REPONSES</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mail de Mme GACOUGNOLLE STEPHAN</td>
<td>Avenue Jean Jaurès</td>
<td>Bruit Routier</td>
<td>Mise en place de feux au niveau de l’ancien stade : les automobilistes qui considèrent n’avaient pas pu rouler assez vite depuis l’autopont accélèrent considérablement sur l’avenue Jean Jaurès après avoir passé le stade en direction d’Harfleur. Ces accélérations intempestives sont extrêmement désagréables, sans compter depuis la mise en place de ces mêmes feux, le bruit généré par les sirènes « 2 tons » des services de secours qui ne peuvent ou ne veulent pas s’arrêter aux feux.</td>
<td>Cette doléance se situe dans l’une des zones à enjeux de ce PPBE. Une analyse plus fine de la situation dans ce secteur sera nécessaire.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Registre 02/05/2013 Mme LECOO</td>
<td>Rue du Lieutenant Clérivet</td>
<td>Bruit Routier Pollution Insécurité</td>
<td>Répartition de la circulation (véhicules, moyens de transports urbains...). Aménagement de la rue pour utilisation d’une bicyclette : insécurité (vitesse). Carrefour (rue du Lieutenant Clérivet et de la rue de la Seine-Maritime) devient dangereux : Augmentation de la circulation. La distance de plots est importante (slalom). Moins de circulation = moins de pollution et moins d’insécurité.</td>
<td>Cette doléance se situe hors champs d’actions du PPBE. La CODAH a informé le service voirie de la ville du havre sur ces points.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Registre 02/05/2013 Mme PUEFFRINEC</td>
<td>Rue de la Seine-Maritime</td>
<td>Bruit Routier Pollution Insécurité Circulation intensive Aménagement route pour réduction de la vitesse</td>
<td>Aménagement de la Rue du Lieutenant Clérivet et de la Rue de la Seine-Maritime, pour diminuer la circulation (véhicules légers, poids lourds, transports en communs).</td>
<td>Diminution de la vitesse (lots directionnels, chicanes, voies cyclables situées entre chaussée et places de parking) surtout rue du Lieutenant Clérivet. Mesure du nombre de véhicules (rue du Lieutenant Clérivet et rue de la Seine-Maritime). Mesure de pollution (les deux rues). Amélioration du revêtement de la chaussée pour limiter le bruit et les vibrations.</td>
<td>La CODAH a informé le service voirie de la ville du havre sur ces points.</td>
</tr>
<tr>
<td>Questionnaire internet 10/06/2013 M. HERICHER</td>
<td>Avenue Rouget de Lisle</td>
<td>Bruit Routier</td>
<td>Je vois que mon lieu de résidence est classé en rouge dépassement sonore trafic routier et orange la nuit simplement par le calcul mais si vous prenez une mesure il serait surement violet aux heures de pointe (traffic &amp; stationnement sauvage moteur tournant).</td>
<td>Concrètement, que comptez-vous faire pour réduire la nuisance sonore routière ?</td>
<td>La réduction des nuisances sonores liées au bruit routier est évaluée dans sa globalité. Cette doléance se situe en dehors des zones à enjeux de ce PPBE.</td>
</tr>
<tr>
<td>Registre 10/06/2013 M. LECOO Maire</td>
<td>Gonfreville l’Orcher</td>
<td>Bruit Routier</td>
<td>L’impact sonore des viaducs au dessus de la cité de Mayville ne semble pas être relevé. Pas plus que le bruit de l’autoroute A131 sur l’ensemble du coteau au droit de la cote Blanche et de la cote d’Orcher.</td>
<td>Faire un complément d’étude. Surveiller la qualité des revêtements et des joints. Renforcer les surveillances sonores. La taille recentes de nombreux arbres a dégradé le niveau sonore.</td>
<td>Les cartes de niveaux sonores n’ont pas intégré cette partie dans les dépassements potentiels. La zone à enjeux à l’est de l’agglomération comprenant l’A131 peut être étendue pour y inclure la Cote Blanche et la cote d’Orcher.</td>
</tr>
<tr>
<td>Page 80</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>---</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bruits industriels</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bruit routier</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bruit</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Page 19 ce chapitre commence par il n'y a aucun dépassement de valeur réglementaire : provocation ou oubli ou … !</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Modifier totalement ce paragraphe : il y a du bruit parce qu'il y a des incidents a tel point que l'on considère qu'ils peuvent avoir un impact sur la santé. Mettre en place un réseau indépendant des industriels pour la surveillance bruit.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Page 19</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>10/06/2013</td>
</tr>
<tr>
<td>M. LECOQ</td>
</tr>
<tr>
<td>Maire</td>
</tr>
<tr>
<td>Page 19 ce chapitre commence par il n'y a aucun dépassement de valeur réglementaire : provocation ou oubli ou … !</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Page 19</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>10/06/2013</td>
</tr>
<tr>
<td>M. LECOQ</td>
</tr>
<tr>
<td>Maire</td>
</tr>
<tr>
<td>Le diagnostic et le plan ne font pas état du renforcement du trafic de fret ferroviaire accompagné des nuisances grandissantes sur Fleurie (Harfleur) et Gournay (Gonfreville L'Orcher). La propagande de RFF ne présente pas l'engagement de construction de mur antibruit qui devrait déjà être en place.</td>
</tr>
<tr>
<td>Faire état de la situation nouvelle. Interpeller RFF pour la mise en œuvre des engagements pris avec la CODAH.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Page 19</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>10/06/2013</td>
</tr>
<tr>
<td>M. LECOQ</td>
</tr>
<tr>
<td>Maire</td>
</tr>
<tr>
<td>Peu de chose dans ce dossier des bruits dans l'environnement de nos cités et de l'impact sur la santé des résidents. Quel rôle pour la communauté ? Qualité sonore des logements ? Education ?</td>
</tr>
<tr>
<td>Examen de ce sujet avec l'ensemble des bailleurs sociaux. Actions communautaires et concertées avec les forces de police. Création d'espaces communautaires pour la pratique des sports mécaniques.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Page 19</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>12/06/2013</td>
</tr>
<tr>
<td>M. RAFFINI</td>
</tr>
<tr>
<td>Adjoint au Maire</td>
</tr>
<tr>
<td>A l'examen du document, je souhaite apporter une remarque sur la cartographie reprenant, page 17 le type d'exposition potentielle. Deux tracés d'exposition au bruit routier ne figurent pas : - la RD 3015 en continuité Ouest de la portion identifiée sur Gainville et Gonfreville L'Orcher. Cette voie traverse aussi le centre d'Harfleur, en superposition des nuisances ferroviaires. - La RD 6382 qui est fortement incidente sur le quartier Harquebosc de Beaulieu.</td>
</tr>
<tr>
<td>Compléter le plan en conséquence</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Page 19</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>24/06/2013</td>
</tr>
<tr>
<td>M. RAFFINI</td>
</tr>
<tr>
<td>GPMH</td>
</tr>
<tr>
<td>En page 20, le terminal de France, le terminal Porte Océane ainsi que la zone au sud de CITRON ont été caractérisés comme des zones de bruit.</td>
</tr>
<tr>
<td>Au vu du fort éloignement de ces zones de toute habitation, il nous paraît juste de revoir ces caractérisations pour ces sites qui, de notre point de vue, ne sont pas véritablement à enjeux.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Page 81</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ANNEXES</td>
</tr>
<tr>
<td>Registre 10/06/2013 M. LECOQ Maire</td>
</tr>
<tr>
<td>Gonfreville L'Orcher</td>
</tr>
<tr>
<td>Bruits industriels</td>
</tr>
<tr>
<td>Les actions</td>
</tr>
<tr>
<td>Je ne mesure pas le rôle de la communauté. Il semble que les communes soient les seules à Agir.</td>
</tr>
<tr>
<td>Programme d’actions communautaire de lutte contre les bruits. (copie courrier TOTAL joint).</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Page 81</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Registre 10/06/2013 M. LECOQ Maire</td>
</tr>
<tr>
<td>Gonfreville L'Orcher</td>
</tr>
<tr>
<td>Bruit ferroviaire</td>
</tr>
<tr>
<td>Le CO DAM a mis en place un partenariat pour coordonner et accompagner les gestionnaires dans leurs actions de lutte contre le bruit et de préservation de l’environnement sonore. Ce premier PPBE est plus organisationnel. Il a permis de réaliser un diagnostic qui permettra de proposer des actions.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Page 81</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Registre 10/06/2013 M. LECOQ Maire</td>
</tr>
<tr>
<td>Gonfreville L'Orcher</td>
</tr>
<tr>
<td>Bruit des motocross et des quads</td>
</tr>
<tr>
<td>Peu de chose dans ce dossier des bruits dans l'environnement de nos cités et de l'impact sur la santé des résidents. Quel rôle pour la communauté ? Qualité sonore des logements ? Education ?</td>
</tr>
<tr>
<td>Examen de ce sujet avec l'ensemble des bailleurs sociaux. Actions communautaires et concertées avec les forces de police. Création d'espaces communautaires pour la pratique des sports mécaniques.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Page 81</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Courrier 12/06/2013 M. BRAULT Adjoint au Maire</td>
</tr>
<tr>
<td>Harfleur</td>
</tr>
<tr>
<td>Bruit routier</td>
</tr>
<tr>
<td>A l'examen du document, je souhaite apporter une remarque sur la cartographie reprenant, page 17 le type d'exposition potentielle. Deux tracés d'exposition au bruit routier ne figurent pas : - la RD 3015 en continuité Ouest de la portion identifiée sur Gainville et Gonfreville L'Orcher. Cette voie traverse aussi le centre d'Harfleur, en superposition des nuisances ferroviaires. - La RD 6382 qui est fortement incidente sur le quartier Harquebosc de Beaulieu.</td>
</tr>
<tr>
<td>Compléter le plan en conséquence</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Page 81</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mail 24/06/2013 M. RAFFINI GPMH</td>
</tr>
<tr>
<td>Le Havre</td>
</tr>
<tr>
<td>Bruit</td>
</tr>
<tr>
<td>En page 20, le terminal de France, le terminal Porte Océane ainsi que la zone au sud de CITRON ont été caractérisés comme des zones de bruit.</td>
</tr>
<tr>
<td>Au vu du fort éloignement de ces zones de toute habitation, il nous paraît juste de revoir ces caractérisations pour ces sites qui, de notre point de vue, ne sont pas véritablement à enjeux.</td>
</tr>
</tbody>
</table>
DELB-20150033 - BRUIT - PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) - VALIDATION.-

M. Jean-Louis ROUSSELIN, Vice-Président - Dans le cadre de sa compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores et en application de la directive européenne bruit environnemental 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, transcrite dans le code de l'environnement (articles L 572-1 à L 572-11), la CODAH a pour obligation de réaliser un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Il fait suite à la réalisation de la cartographie du bruit et à sa diffusion auprès du public (septembre 2012).

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est composé de 4 parties avec au préalable une présentation succincte de la CODAH ainsi qu’un résumé non technique qui donne les grandes lignes de ce document.


2ème partie : résultats du diagnostic et identifications des zones à enjeux.
A partir de l’analyse des zones de dépassement (pour les bruits routier, ferroviaire, aérien, industriel et multi-exposition) et de l’identification de zones calmes.

3ème partie : objectifs du PPBE et Plan d’actions.

4ème partie : les actions de réduction ou de préservation de l’environnement sonore sur le territoire de la CODAH qui sont déjà mises en place ou programmées.

Ce document permet de répondre aux objectifs fixés par la directive Européenne, de valoriser les actions des différentes communes, gestionnaires et aménageurs du territoire dans le domaine de l’environnement sonore, d’identifier les principales zones à enjeux du territoire afin de définir des actions à mettre en place, protéger des zones dites de calme et anticiper l’évolution de l’environnement sonore du territoire.

Un suivi de celui-ci sera mis en place pour maintenir le partenariat, suivre les évolutions dans les zones à enjeux et permettre la révision de ce plan (tous les 5 ans).

Conformément aux conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a fait l'objet d'une consultation du public. L’enquête publique s’est déroulée du 24 avril 2013 au 24 juin 2013. Le projet de PPBE était accessible par voie électronique sur le site internet de la CODAH et en format papier à l'Hôtel d'Agglomération.

Huit avis ont été exprimés lors de cette enquête.

Dans le cas où le gestionnaire visé n’était pas la CODAH, la CODAH a informé le gestionnaire de la remarque émise.

Par ailleurs, la CODAH a envoyé des courriers de réponse individuelle à chacune des personnes qui se sont exprimées sur le projet de PPBE.

Le tableau faisant la synthèse des remarques et des réponses apportées est annexé au PPBE. De plus, la carte sur les zones potentiellement à enjeux a été modifiée ainsi que le paragraphe sur le bruit industriel dans la partie 2, pour tenir compte des observations formulées.
Dans ce contexte il est proposé d’approuver le PPBE élaboré par la CODAH.

Si cette proposition recueille votre accord, je vous propose d’adopter la délibération suivante :

Procès-verbal de séance en attente de validation.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU le Code des Marchés Publics ;


VU le décret n° Décret n°2006-975 du 1er août 2006 ;

VU la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 ;

CONSIDERANT l’obligation réglementaire pour la CODAH d’élaborer un PPBE ;

Son Bureau, réuni le 29 janvier 2015, consulté ;

VU le rapport de M. le Vice-président ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE d’approuver le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l’Environnement.

Sans incidence financière

Vote : adoptée à l’unanimité
Pour : 44, Contre : , Abstentions : , Ne prennent pas part au vote :