

Service de Presse

Rennes, Ville et Métropole

Tél. 02 23 62 22 34

[@Rennes_presse](https://twitter.com/Rennes_presse)

Rennes, le jeudi 30 juin 2022

Environnement

Le conseil métropolitain approuve le plan de prévention du bruit dans l'environnement 2022-2026

Rennes Métropole, qui exerce la compétence "lutte contre les nuisances sonores", a approuvé son nouveau plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Le précédent datait de 2012. Ce nouveau PPBE décrit les principales actions conduites depuis 10 ans ainsi que les mesures envisagées jusqu'en 2026. Les habitants ont pu y contribuer lors de la consultation organisée fin 2021 - début 2022.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement se fonde sur les compétences métropolitaines : aménagement de l'espace, organisation des mobilités et gestion de la voirie. Il pose des principes de prévention, de réduction et de protection contre le bruit lié aux transports et à leurs infrastructures. En dehors de ce cadre, la gestion du bruit relève des pouvoirs de police du maire et, dans certains cas du préfet, au titre de la tranquillité publique.

L'environnement sonore de la métropole est plus favorable que dans d'autres territoires de même taille. Il convient cependant de préserver cette qualité et d'agir dans les secteurs les plus exposés.

Contexte et enjeux

Rennes Métropole est composée de 43 communes, d'une population de 451 762 habitants (dont 217 728 à Rennes - INSEE 2018) sur une surface de 701 km². Elle est la 12^{ème} plus grande métropole de France et elle connaît la 5^{ème} plus forte croissance démographique ces 5 dernières années.

Les infrastructures de transport du territoire sont :

- Les voies routières

Rennes est ceinturée par la rocade (RN136), qui constitue à la fois une voie de transit, de contournement et un accès à ses différents quartiers. Les voies pénétrantes relient le cœur de métropole aux communes périurbaines et assurent des fonctions de transit et d'échanges avec le reste de la région Bretagne et les autres régions. Les communes périurbaines proches de Rennes sont reliées entre elles par une 2^{ème} ceinture.

- Les voies ferrées

Le réseau ferroviaire représente un linéaire d'environ 95 km. S'y ajoutent les 2 lignes du métro, d'un linéaire d'environ 24 km. Seules les parties aériennes sont à prendre en considération au titre des émissions du bruit ambiant.

- L'aéroport

Il se situe à Saint-Jacques-de-la-Lande et dispose de 2 pistes. Environ 850 000 voyageurs ont été transportés en 2019, avant la crise sanitaire Covid-19.

À l'échelle du territoire de la métropole, et au regard de ses diverses compétences, la question des nuisances sonores s'articule sur 3 enjeux majeurs :

1. La préservation de la qualité de l'environnement sonore, pour le bien-être des habitants ;
2. La prévention et la réduction des nuisances sonores et atmosphériques ;
3. L'intégration de la problématique du bruit dans la gestion du domaine routier de compétence métropolitaine.

État des lieux de l'environnement sonore dans la métropole

Des cartes de bruit sont établies pour mettre en évidence les points sensibles. Elles montrent que, toutes sources de bruit confondues, moins d'1 % de la population de Rennes Métropole est exposée à des niveaux sonores excédant les valeurs seuils réglementaires.

Les mouvements aériens constituent la source sonore la plus importante. Ensuite, les niveaux de bruit les plus élevés s'observent autour des axes majeurs : rocade et pénétrantes. Mais ce sont les voies communales à fort trafic qui constituent la principale source d'exposition de la population. Parmi les 43 communes de la métropole, Rennes est la plus impactée.

À la différence du bruit routier, l'exposition au bruit ferroviaire est plus marquée la nuit. Rennes est la commune la plus impactée par cette source de bruit.

Évolution de l'environnement sonore de la métropole

Rennes Métropole a réalisé plusieurs cartographies de bruit : en 2010, 2019 et 2021. En 10 ans, les écarts tiennent principalement à l'évolution du trafic, aux nouvelles infrastructures routières, aux protections acoustiques réalisées, ainsi qu'aux changements de vitesses réglementaires.

En intra-rocade, l'environnement sonore s'est amélioré du fait de la diminution du trafic motorisé. Cela est à mettre au crédit des politiques de mobilités : amélioration du réseau des transports en commun (métro, bus) et des pistes cyclables, restructuration des espaces publics.

En extra-rocade, des réductions de nuisances sonores ont été observées par un effet de report du trafic du fait de nouvelles infrastructures (déviation de Betton ou barreau de Pont-Lagot RN 12, par exemple) ou par des diminutions de vitesse réglementaire. Néanmoins, la tendance est globalement à la croissance continue du trafic sur les pénétrantes et la seconde ceinture, ce qui entraîne une augmentation des nuisances sonores sur certains secteurs.

Bilan des actions sur le territoire métropolitain depuis 10 ans

Rennes Métropole a mené un certain nombre d'actions au titre de la prévention et de la lutte contre les nuisances sonores. En voici les principales :

- Plan de déplacements urbains (PDU), avec l'amélioration du réseau de transports collectifs, la réduction du trafic, la modification de vitesses, le partage de la voirie au profit des modes actifs (piétons, vélos) ;
- Instauration de zones de vigilance air-bruit dans le Plan local d'urbanisme intercommunal ;
- Identification des zones de calme ;
- Réalisation d'études sur les "points noirs" et mise en place d'un dispositif pour les résorber, avec l'aide de l'Ademe ;
- Études et expérimentation de nouvelles trajectoires de départs des avions de l'aéroport de Rennes-Saint-Jacques ;

- Participation aux travaux de la Direction départementale des territoires et de la mer d'Ille-et-Vilaine (DDTM 35)...

Actions prévues jusqu'en 2026

Deux typologies de secteurs les plus exposées aux émissions sonores ont été identifiées : les zones en dépassement de seuil (9 secteurs identifiés) et les zones de vigilance (10 zones sont concernées).

Dans les secteurs en dépassement de seuil, plusieurs actions sont envisagées, dans le cadre du Plan de déplacements urbains (PDU) et via le traitement du bâti (aide à l'isolation acoustique des logements).

Dans les zones de vigilance, plusieurs solutions sont possibles :

- Mise en œuvre d'enrobés phoniques à l'occasion du renouvellement des revêtements de chaussée ;
- Réduction des vitesses réglementaires ;
- Autres dispositifs autant que de besoin, tels le renforcement de merlons, dans le cadre notamment du projet de création de voie réservées aux bus et au covoiturage.

Autres mesures de Rennes Métropole

- Veiller à la performance des ouvrages de protection phonique ;
- Enrichir les dispositions du Plan local d'urbanisme intercommunal ;
- Renforcer la prise en compte du bruit dans les études pré-opérationnelles d'aménagement et d'infrastructures ;
- Apaiser l'espace public ;
- Renforcer la prise en compte de dimension acoustique dans la rénovation de l'habitat ;
- Viser la performance acoustique des véhicules et équipements en régie métropolitaine ou en gestion déléguée (réseau des transports urbains, collecte et traitement des déchets, flotte de véhicules) ;
- Développer la connaissance et une culture partagée de l'environnement sonore.



Figure 4 : Carte des zones de dépassement de seuil (L_{den})

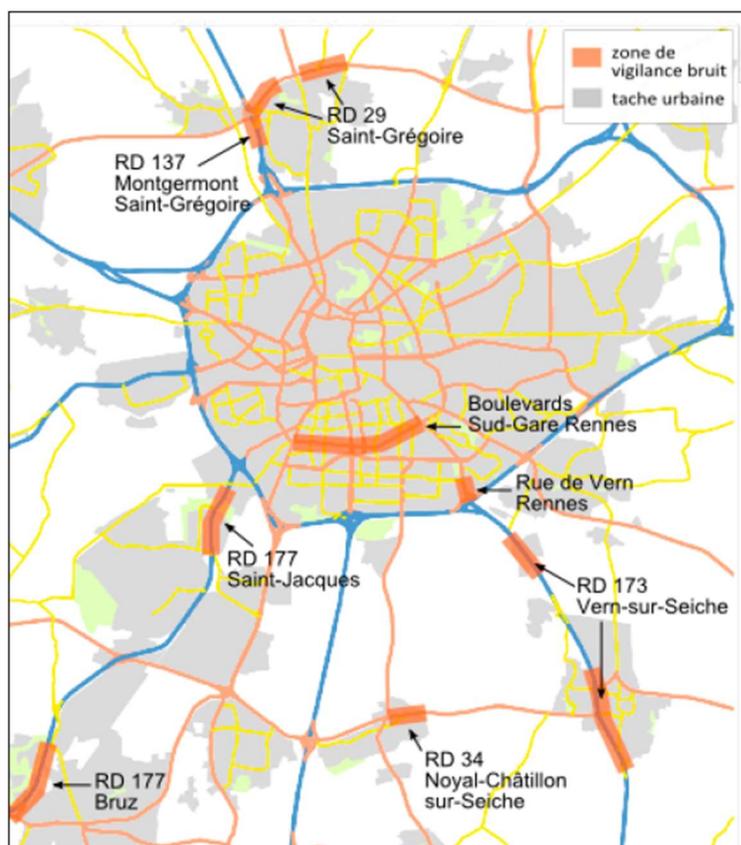


Figure 5 : carte des zones de vigilance