



Projet

**Plan de Prévention du Bruit dans
l'Environnement (PPBE) des voies
communales dans la commune de
Bastia**

4ème échéance – Voies routières communales
écoulant plus de 3 millions de véhicules par an
2024-2029

SOMMAIRE

1	Le résumé non technique	3
1.1	Contexte	3
1.2	Démarche.....	3
1.3	Principaux enseignements	3
2	Le contexte à la base de l'établissement du PPBE	4
2.1	Obligations réglementaires	4
2.2	Infrastructures concernées dans la commune de Bastia	4
3	Quelques notions sur le bruit	6
3.1	Le son.....	6
3.2	Le bruit.....	7
4	Les objectifs de réduction du bruit	9
4.1	Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français.....	9
4.2	Des valeurs limites encadrées par la réglementation, mais des objectifs fixés par la collectivité.	10
5	Le diagnostic territorial	12
5.1	Les zones à enjeux identifiées par la commune.....	15
6	Les zones de calme	15
7	Les mesures réalisées depuis 10 ans par la commune de Bastia	16
8	Les mesures réalisées depuis 10 ans par les autres maîtres d'ouvrages	17
8.1	Quel que soit le gestionnaire.....	17
8.2	Actions menées par la Collectivité de Corse	18
8.3	Autres acteurs	18
9	Les mesures envisagées sur les 5 ans par la commune de Bastia	18
9.1	Vis-à-vis du bruit routier par la commune de Bastia	19
10	Les mesures envisagées sur les 5 ans par les autres maîtres d'ouvrage	20
10.1	Actions envisagées par l'Etat.....	20
10.2	Actions envisagées par la Collectivité de Corse	20
10.3	Actions envisagées par d'autres acteurs	20
11	Les financements	21
12	La justification des mesures	21
13	L'impact des mesures	21
14	La consultation du public	21

1 LE RESUME NON TECHNIQUE

1.1 Contexte

La directive européenne 2002/49/CE du 25/06/2002 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.

Il s'agit de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

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.

Le présent document constitue le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des voies communales et en gestion communale dans la commune de Bastia. Ce PPBE de 4^{ème} échéance concerne les voies routières communales et en gestion communale écoulant plus de 3 millions de véhicules par an soit 8200 véhicules/jour.

1.2 Démarche

Ce PPBE est établi pour la période 2024-2029. Après un diagnostic territorial des voies routières concernées et des zones à enjeux identifiées, il rassemble les mesures réalisées et mesures envisagées pour maîtriser l'exposition sonore de la population le long des voies communales dans la ville de Bastia. Le PPBE est complété, à titre informatif, par des mesures réalisées et mesures envisagées par les autres gestionnaires sur le territoire concerné (Collectivité de Corse pour le PPBE du Cismonte (Haute-Corse)).

1.3 Principaux enseignements

Les cartes de bruit stratégiques de 4^e échéance établies pour le territoire du Cismonte (Haute-Corse) ont identifié des populations exposées au-delà des niveaux sonores seuils. Les voies communales de Bastia sont prises en compte dans ce PPBE.

A l'issue du PPBE, les principales actions programmées sont :

- L'information dans les documents d'urbanisme,
- Le suivi de l'évolution des trafics routiers par des campagnes de comptage routier,
- La poursuite du déploiement d'actions favorisant le report modal vers la mobilité décarbonée (mobilités alternatives à la voiture individuelle ou à défaut les véhicules électriques),
- La définition de zones calmes à préserver.

2 LE CONTEXTE A LA BASE DE L'ETABLISSEMENT DU PPBE

2.1 Obligations réglementaires

La directive européenne 2002/49/CE du 25/06/2002 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.

Il s'agit de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

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 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. En ce qui concerne les infrastructures routières communales avec un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules, le PPBE est arrêté par le maire de la commune.

Les objectifs de cette directive sont de :

- protéger la population vivant dans les établissements dits sensibles, ainsi que les zones calmes ;
- prévenir de nouvelles situations de gêne sonore ;
- garantir une information de la population sur le niveau d'exposition au bruit auquel elle est soumise et sur les actions prévues pour réduire ces nuisances sonores.

Cela se traduit par :

- d'une part, évaluer le bruit émis dans l'environnement aux abords des principales infrastructures de transports ainsi que dans les grandes agglomérations. Cette évaluation est dénommée Cartes de bruit.
- d'autre part, programmer des actions tendant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement. Ces actions sont définies dans un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Ces documents sont réexaminés et, le cas échéant, révisés tous les 5 ans (article L572-5 du code de l'environnement).

Les compétences de réalisation sont réparties entre le Préfet, les collectivités et les gestionnaires de voies en application des articles L572-4 et L572-7 du code de l'environnement.

2.2 Infrastructures concernées dans la commune de Bastia

La commune de Bastia dispose de la compétence environnementale de « lutte contre les nuisances sonores ». L'élaboration et l'approbation du PPBE relèvent donc de l'autorité du maire. La Collectivité de Corse (CDC) et la Communauté d'Agglomération de Bastia (CAB) sont associées à la démarche.

Les cartes de bruit du Cismonte (Haute-Corse), incluant celles de la commune de Bastia, ont été approuvées par la Préfecture du Cismonte (Haute-Corse) le 5 juin 2023. Elles concernent les infrastructures routières du Cismonte (Haute-Corse). Elles sont consultables sur le site Internet de la préfecture du Cismonte (Haute-Corse) à l'adresse suivante : <https://www.haute-corse.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transition-ecologique-environnement-et-prevention-des-risques/Prevention-des-risques/Risques-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestres/Cartes-de-bruit-strategiques-des-infrastructures-de-transport-terrestres-4e-echeance>

Axes routiers traités par les cartes de bruit stratégiques de 4^e échéance pour le département du Cismonte (Haute-Corse).



Le PPBE s'inscrit dans la continuité des cartes de bruit. Il consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs et à préserver les zones de calme. Il est établi pour une durée maximale de 5 ans. La commune de Bastia a élaboré son PPBE au cours de l'année 2025-2026.

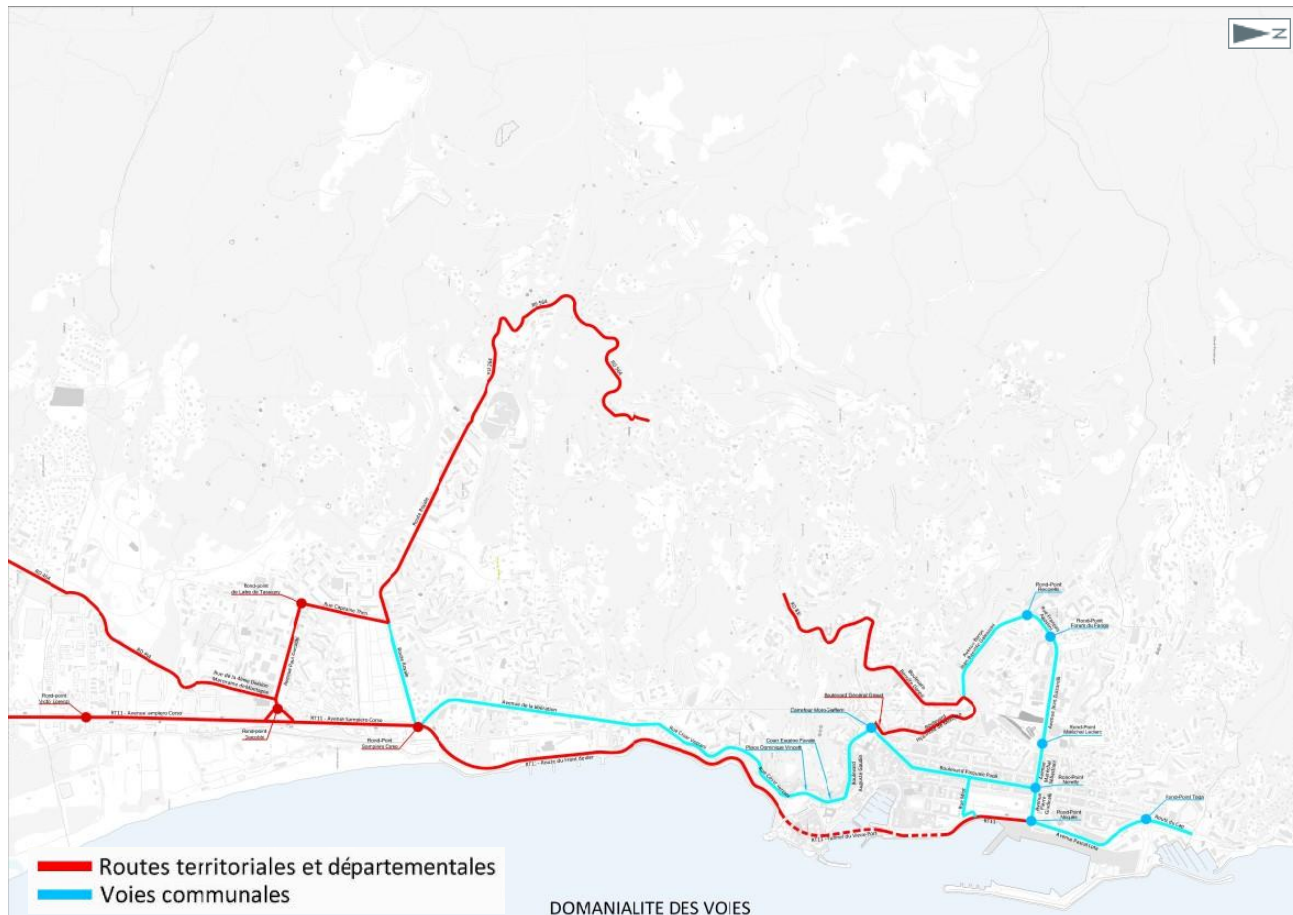
La construction du PPBE a été menée à travers une série de réflexions menées par la commune de Bastia. Elle s'est déroulée en 3 étapes :

- Diagnostic du territoire communal et évaluation des enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme,
- Recensement des actions mises en œuvre sur les 10 dernières années et des actions prévues sur la durée du PPBE,
- Rédaction du PPBE.

Le présent PPBE a pour objectif d'optimiser sur le plan stratégique, technique et économique les actions à engager pour améliorer les situations dégradées et préserver la qualité sonore de secteurs qui le justifient. Il a une vocation d'ensemblier des actions des différents maîtres d'ouvrages concernés sur le territoire communal.

Les infrastructures routières concernées par le présent PPBE sont les voies communales de la commune de Bastia. Les routes territoriales et départementales sur la commune de Bastia sont traitées dans le PPBE établi par la Collectivité de Corse en tant que gestionnaire de ces routes.

Domanialité des voies dans la commune de Bastia



3 QUELQUES NOTIONS SUR LE BRUIT

3.1 Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée :

Perception	Echelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression acoustique)	Fort / Faible	Intensité I et le Décibel, décibel (A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f en Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	L _{Aeq} (niveau moyen équivalent)

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 μ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

3.2 Le bruit

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique (qui relève donc de la physique) produisant une sensation (dont l'étude concerne la physiologie) généralement considéré comme désagréable ou gênante (notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie) »

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB).

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ).

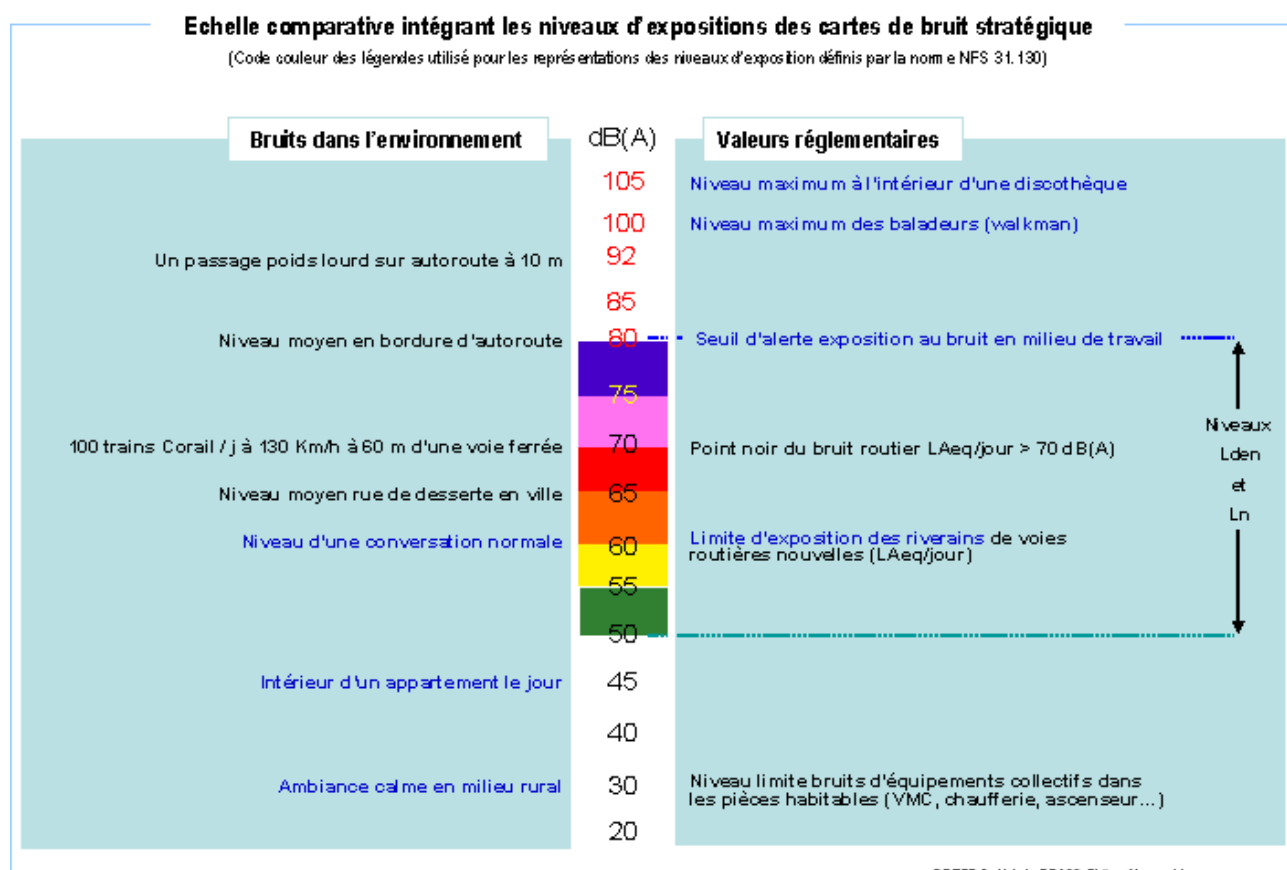
Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A).

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB
4	6 dB	nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100.000	50 dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter



GREPP Bui de le DRASS Rhône Alpes - J.L

4 LES OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

4.1 Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français

La directive européenne impose aux états membres l'utilisation des indicateurs L_{den} et L_n pour évaluer l'exposition au bruit des populations, hiérarchiser les situations et identifier les zones d'exposition excessive. L'indicateur L_{den} se construit à partir de 3 périodes (la journée, la soirée et la nuit) :

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left(\frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_d}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right)$$

où L_d est le niveau sonore L_{Aeq} (6h-18h) dit de journée, dans le L_{den} il est pris tel quel

L_e est le niveau sonore L_{Aeq} (18h-22h) dit de soirée, dans le L_{den} il est pondéré par 5dB

L_n est le niveau sonore L_{Aeq} (22h-6h) dit de nuit, dans le L_{den} il est pondéré par 10dB

Dès lors qu'on passe à la phase de traitement, les objectifs se basent sur des indicateurs réglementaires français L_{AeqT} (T correspond à une partie des 24 heures) et sur des seuils établis antérieurement à l'avènement de la directive européenne.

4.1.1 Indicateurs des cartes de bruit

Les indicateurs L_{den} et L_n sont exprimés par pas de 5 dB(A) dans les cartes de bruit de type A avec la légende suivante, conformément à la norme NS S 31-130.

Niveau sonore en dB(A)	Couleur
Inférieur à 45	
45-50	
50-55	
55-60	
60-65	
65-70	
70-75	

4.1.2 Valeurs limites

Les cartes de type C correspondent à la représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées. Ces seuils sont indiqués dans l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 modifié, ils dépendent de l'indice et du type d'infrastructure de transport. Les couleurs de représentation sont aussi encadrées par la norme NF S 31-130.

Source	Niveau de bruit en dB(A)	
	L_{den}	L_{night}
Route ou LGV	68	62
Voie ferrée conventionnelle	73	65
Activité industrielle	71	60
Aérodromes	55	50
Couleur		

4.2 Des valeurs limites encadrées par la réglementation, mais des objectifs fixés par la collectivité

La directive européenne n°2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif de réduction du bruit quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments dits sensibles (bâtiment d'habitation, d'enseignement, de soins ou de santé, d'action sociale).

Les textes français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente.

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique nationale de résorption des points noirs du bruit. Un point noir du bruit est un bâtiment sensible au bruit qui subit une gêne dépassant les valeurs limites et qui répond aux conditions d'antériorité.

Par souci de cohérence territoriale, les seuils de déclenchement pour une intervention et les objectifs de réduction retenus dans le PPBE communal sont ceux qui s'appliquent à la résorption des points noirs du bruit.

- Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modèle acoustique) :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV+ voie ferrée conventionnelle
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h)	65	-	-
LAeq(18h-22h)	65	-	-

- Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40	$I_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40	$I_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(18h-22h) - 40	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(22h-6h) - 35	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure,
 - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables,
 - 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables,
 - 4° mise en service de l'infrastructure,
 - 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- Les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, haltes-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

5 LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

La directive européenne fixe la liste des sources de bruit à prendre en considération dans les agglomérations. Il s'agit des sources routières, ferroviaires, aériennes, ainsi que certaines activités industrielles, les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Il faut souligner que les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique qui a essentiellement pour objectif, d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préserver des zones de calme.

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles. Les secteurs subissant du bruit excessif pourront nécessiter un diagnostic complémentaire.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne Lden (pour les 24 heures) et Ln (pour la nuit), pour plus de détail se référer au chapitre 5 partie « Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français ». Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Il existe cinq types de cartes stratégiques du bruit :

	Secteurs exposés au bruit Indicateur Lden- dB(A) >75 70-75 65-70 60-65 55-60	Carte de type « a » indicateur Lden Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).
	Secteurs exposés au bruit Indicateur Ln - dB(A) >70 65-70 60-65 55-60 50-55	Carte de type « a » indicateur Ln Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne) par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).
	Secteurs affectés par le bruit 	Carte de type « b » Cette carte représente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)

	Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)  Lden>68	Carte de type « c » indicateur Lden Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).
	Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)  Ln>62	Carte de type « c » indicateur Ln Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).

Les cartes de type A et de type C pour le bruit des infrastructures routières sont consultables sur le site Internet de la préfecture du Cismonte (Haute-Corse) à l'adresse suivante : <https://www.haute-corse.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Transition-ecologique-environnement-et-prevention-des-risques/Prevention-des-risques/Risques-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transports-terrestres/Cartes-de-bruit-strategiques-des-infrastructures-de-transports-terrestres-4e-echance>

Le bruit ferroviaire et le bruit des activités industrielles n'est pas pris en compte dans les cartes de bruit citées qui traitent uniquement du bruit routier pour les axes de plus de 3 millions de véhicules par an.

L'analyse des cartes de bruit et la perception générale que nous avons du territoire communal, nous permettent d'identifier les sources de bruit marquantes suivantes :

Sources d'origine routière :

- Route territoriale T11,
- Routes départementales dans le territoire communal (RD464, avenue Paul Giacobbi, rue Capitaine Then, route Royale, RD264, RD81, boulevard Danesi, boulevard de Montera),
- Voies communales structurantes (route du Cap, avenue Pascal Lota, avenue Pierre Giudicelli, avenue Maréchal Sebastiani, avenue Jean Zuccarelli, rue François Agostini, avenue Baron Jean-Baptiste Galeazzini, boulevard Pasquale Paoli, rue Miot, boulevard Auguste Gaudin, cours Eugène Favale, rue César Vezzani, avenue de la Libération, route Royale).

Source d'origine ferroviaire :

- La voie ferrée non électrifiée qui longe la route nationale, n'est pas classée mais est jugée bruyante en raison d'un matériel roulant vieillissant (ligne orientée vers le sud depuis la gare de Bastia en terminus)

Source d'origine portuaire :

- Les rotations de ferries principalement.

Les sources d'origine routière et portuaire sont fortement liées aux saisons et à l'activité touristique qui amplifie le nombre de ferries dans le port et le trafic routier associé en période estivale élargie.

Une campagne d'enquêtes sonores menées par la CAB en partenariat avec Acoucité auprès de la population fait remonter des nuisances sonores au sujet de la circulation des 2 roues.

Exposition des populations sur la commune de Bastia à partir des cartes de bruit – Lden

Les tableaux suivants synthétisent l'exposition sonore de la population de la commune de Bastia pour l'ensemble des axes routiers de plus de 3 millions de véhicules par an sur le territoire communal (route territoriales, départementales et communales). Le niveau de détail des cartes de bruit stratégiques ne permet pas d'isoler le décompte des populations exposés exclusivement au bruit routier des voies communales de Bastia.

	Exposition au bruit routier			
Lden	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignements exposés
[55;60[	1479	1644	2	9
[60;65[	1257	1397	0	4
[65;70[	1464	1627	2	4
[70;75[	978	1086	0	0
>=75	0	0	0	0
Total	5178	5754	4	17

Lden : Valeurs limites en dB(A)			
Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignements exposés
> 68			
1737	1930	2	2

Nota : le nombre de bâtiments exposés est plus important que le nombre de personnes exposées en raison d'une hypothèse de 0,9 personnes par logements pour tenir compte des résidences secondaires inoccupées une partie de l'année.

Exposition des populations sur la commune de Bastia à partir des cartes de bruit - Ln

	Exposition au bruit routier			
Ln	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignements exposés
[55;60[	1279	1422	2	6
[60;65[	1545	1716	2	9
[65;70[	724	805	0	4
[70;75[	0	0	2	4
>=75	0	0	0	0
Total	3548	3943	6	23

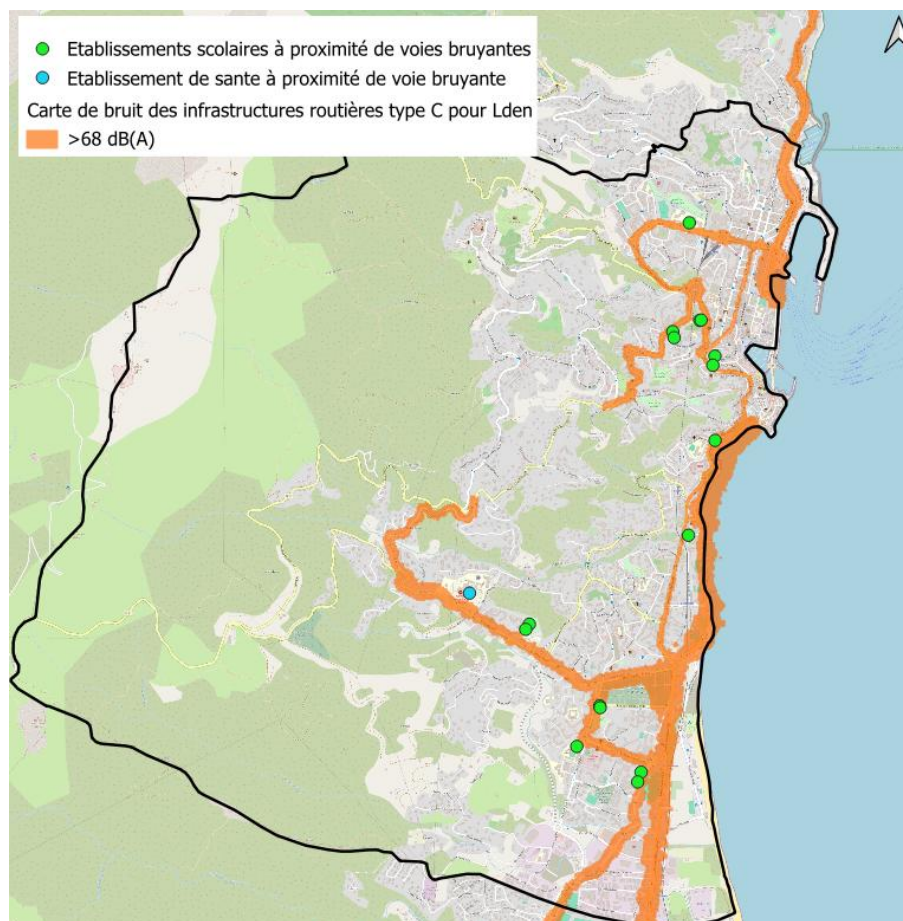
Ln : Valeurs limites en dB(A)			
Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignements exposés
> 62			
191	212	2	8

5.1 Les zones à enjeux identifiées par la commune

Les territoires sensibles au bruit identifiés par la collectivité sont les secteurs d'habitat, les établissements de santé et les établissements scolaires.

Pour déterminer les zones à enjeux, la collectivité s'est basée sur les secteurs affectés par les dépassements des valeurs limites de l'indicateur Lden des cartes de type C (exposition supérieure à 68 dB(A)). Les établissements scolaires et de santé à proximité des voies bruyantes sont également mis en évidence.

Identification des zones à enjeux



6 LES ZONES DE CALME

La directive européenne n° 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de repérer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Cette définition introduit la notion de « zone calme » qui est inscrite dans le Code de l'Environnement à l'article L.572-6. Cet article précise qu'il s'agit « d'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 ».

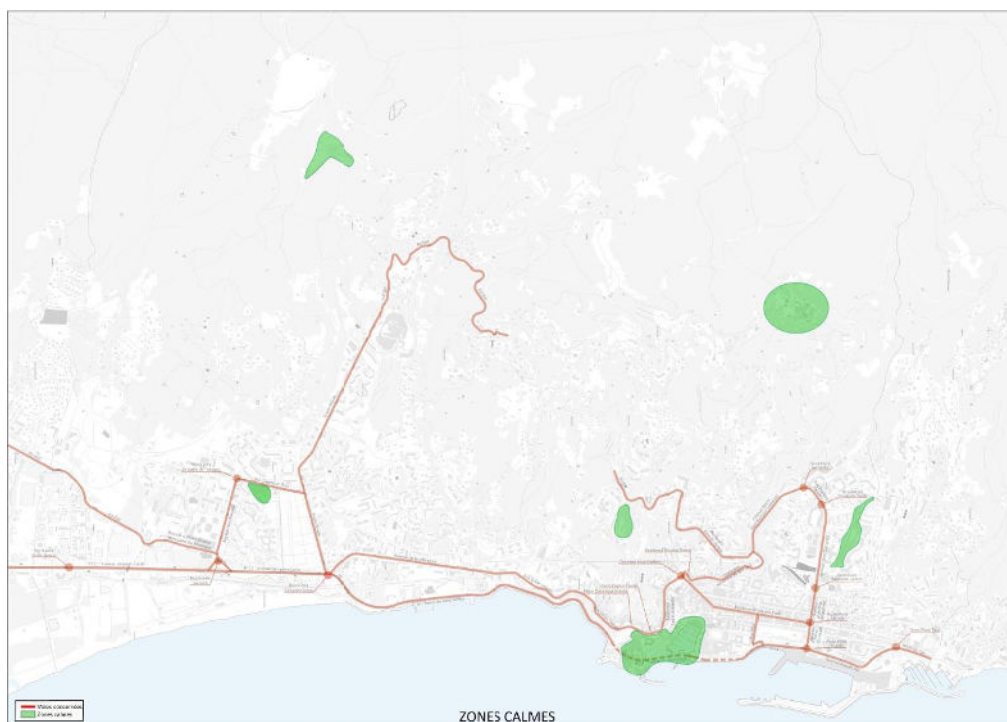
Il convient de noter que les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires. Ils sont donc laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Dans un cadre réglementaire plus global, cette notion de « zone calme » peut-être élargie non seulement à la gestion de l'environnement sonore mais à l'environnement en général sur lequel le maire exerce une responsabilité et à la cohérence avec les documents de planification et d'urbanisme (SCOT, PLU...).

Pour la commune de Bastia, le vieux port et la citadelle dans la continuité au sud sont définis en zones calmes. Ces secteurs sont choisis pour leur cadre et la volonté de créer une ambiance sonore de qualité, à l'écart du bruit routier. En 2025, ces deux lieux ont d'ailleurs été piétonnisés, facilitant l'instauration de ce cadre apaisé.

En complément, d'autres secteurs sont identifiés comme zones calmes comme :

- Parc Mandela
- Parc du Fango
- Parc du Fort Lacroix/Guadellu
- Cimetière Ondina
- Village de Cardo



7 LES MESURES REALISEES DEPUIS 10 ANS PAR LA COMMUNE DE BASTIA

Des efforts, entrepris par la commune pour réduire les nuisances occasionnées par les sources de bruit affectant le territoire communal, ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement réalisées ou arrêtées au cours des dix dernières années.

Une partie de ces mesures ont un effet direct sur la réduction du bruit, car agissant sur la quantité des véhicules en circulation ou la vitesse de circulation.

- Inscription des zones de bruit dans le PLU (révisé en mai 2025) avec l'édition de cartes de servitudes définissant les secteurs affectés par le bruit routier.

- Mention spéciale dans les certificats d'urbanisme et les arrêtés de permis de construire délivrés par la commune sur les parcelles situées à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application de l'article L571-10 du code de l'environnement, avec la définition de zone de bruit de catégorie 1, 2, 3 ou 4 et l'exigence de la mise en place d'un niveau d'isollements acoustique minimum aux bruits extérieurs conforme aux prescriptions des décrets n°95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 et leurs arrêtés d'application.
- PLU impose lors de la construction de bâtiments nouveaux, dans les périmètres affectés par le bruit, des prescriptions acoustiques à respecter par les constructeurs.
- Modification de vitesses de circulation de 50 km/h à 30 km/h pour certaines rues dont l'avenue de la Libération dans le cadre de la mise en œuvre du plan de circulation.
- Mise en place et organisation du télétravail pour le personnel de la commune de Bastia.
- Renforcement des parkings relais pour inciter au report modal.
- Inscription de la commune de Bastia dans le dispositif Cœur de Ville qui inclut notamment comme axe principal : Développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions.
- Etude et mise en place d'un plan de circulation et stationnement Cœur de Ville
- Déploiement des pistes cyclables à travers un schéma directeur cyclable.
- Politique de ville d' « apaisement » avec la mise en place de piétonnisation de rues.
- Etude de conception sur la requalification de deux quartiers. Projet urbain du Fango : Ville réactivée avec un des axes principaux : Mobilité. Projet d'écoquartier de Toga.
- Mise en place de la vidéo verbalisation sur les principaux boulevards pour éviter le stationnement gênant et fluidifier la circulation. Une optimisation de la gestion des livraisons sur les axes principaux est aussi envisagée.
- Mise en œuvre d'une partie des mesures annoncées dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) qui revient directement à la commune, comme la mise en œuvre d'aménagement cyclables, la gestion du stationnement, etc.
- Mutation du parc automobile mis à disposition des employés communaux vers un parc électrique.
- L'école Gaudin, située dans un secteur affecté par le bruit a bénéficié d'une rénovation complète.
- La commune de Bastia suit un programme de renouvellement des enrobés des axes routiers. Les enrobés ne sont pas acoustique, mais un enrobé neuf reste moins bruyant qu'un enrobé vieillissant.

8 LES MESURES REALISEES DEPUIS 10 ANS PAR LES AUTRES MAITRES D'OUVRAGES

8.1 Quel que soit le gestionnaire

- **La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles** qui est inscrite dans le code de l'environnement dans le cadre de la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes.
- **La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes : le classement sonore des voies.** Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de sante, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classes par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isollements acoustiques adaptés pour satisfaire

à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Sante.

- **Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux** par la mise en place de la réglementation thermique 2012 et l'attestation de prise en compte de la réglementation acoustique qui est exigée à l'achèvement des travaux de bâtiments d'habitation neufs (bâtiments collectifs soumis à permis de construire, maisons individuelles accolées ou contiguës à un local d'activité ou superposées à celui-ci).

8.2 Actions menées par la Collectivité de Corse

- Le suivi des débits routiers sur le réseau territorial et départemental par la réalisation de comptages routiers.
- Programme de renouvellement des enrobés des axes routiers.
- Identification des points noirs du bruit pour les axes routiers gérés par la collectivité.
- Actions localisées pour le ferroviaire dans le secteur de Bastia :
 - Campagne de rénovation des haltes ferroviaires sur l'axe Bastia-Ajaccio, avec notamment la halte Bassanese située sur la commune de Bastia.
 - Déplacement géographique du centre de maintenance du parc ferroviaire en dehors de la commune de Bastia.

8.3 Autres acteurs

Sont également recensées les actions portées par des acteurs de la mobilité sur la commune de Bastia mais qui ne sont pas gestionnaires d'infrastructure à proprement parler.

- Organisation du télétravail pour le personnel de la collectivité de Corse et autres acteurs publics.
- Adoption du Plan Global des Déplacements de la CAB en 2021.
- Déploiement de TCSP
- Plan de déplacement urbain porté par la CAB et ses déclinaisons par modes :
 - Développement du service bus mis en œuvre en 2022 ;
 - Mise en place de 2 navettes électriques en centre-ville ;
 - Plan de déplacement des voies douces pour inciter aux mobilités actives au lieu de la voiture individuelle (10 km réalisés sur les 19 km inscrits).
- Plan de déplacement de l'administration pour les agents de la CAB (concerne environ 300 agents), finalisé sur l'année 2025, avec une sensibilisation à la mobilité alternative à la voiture individuelle.
- Déploiement des pistes cyclables à travers un schéma directeur cyclable.

9 LES MESURES ENVISAGEES SUR LES 5 ANS PAR LA COMMUNE DE BASTIA

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement prévues pour les cinq années à venir.

Les champs de compétence de la commune en matière de lutte contre le bruit portent principalement sur :

- La planification, l'urbanisme et l'aménagement (PLU, SCOT, carte communale, ...).
- La création, l'aménagement et la requalification des voies communales.
- La sensibilisation, l'éducation et la communication.
- La création, l'aménagement et la rénovation de bâtiments communaux.

- La réalisation d'étude acoustique et le suivi acoustique de l'environnement sonore.
- Le soutien à des programmes de lutte contre le bruit, en initiant des partenariats ou en cofinçant certaines actions.
- La politique de déplacements (PDU, ...).
- La salubrité publique.

Le maire dispose également de la compétence « lutte contre les bruits de voisinage », mais ce domaine n'étant pas couvert par la directive européenne, le présent PPBE ne contient pas d'action concrète pour lutter contre ces désordres.

En présence de désordres relevant de la réglementation sur le bruit de voisinage, le maire entreprend, par le biais des services mis en place, un travail d'écoute des protagonistes, d'objectivation de la gêne et la recherche d'un équilibre entre l'acceptation des bruits incontournables de la vie sociale et économique et le désir légitime de vivre au calme pour la population.

Préalablement à la définition de mesures à mettre en œuvre directement par la commune pour les années à venir, il est important de rappeler que la Collectivité de Corse est gestionnaire de sources de bruit présentant un enjeu sur le territoire de la commune de Bastia. Ces sources de bruit sont traitées dans le PPBE de ce gestionnaire et dont les actions menées et les mesures envisagées dans le secteur de Bastia ne sont pas connues à ce jour.

9.1 Vis-à-vis du bruit routier par la commune de Bastia

Une partie des mesures réalisées depuis 10 ans sont renouvelées pour les 5 prochaines années.

- Le suivi des débits routiers sur le réseau communal par la réalisation de comptages routiers.
- Identification des éventuels points noirs du bruit pour les axes routiers dans la commune.
- Réflexion approfondie sur l'usage des deux roues motorisés et sensibilisation des riverains sur ce mode de transport et son impact sonore sur le cadre de vie.
- La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles dans le cas de futurs projets routiers.
- Information du classement sonore des voies pour permettre l'information aux riverains sur l'exposition sonore et la nécessité de protection acoustique en cas de construction en bordure des voies existantes.
- Mention spéciale dans les certificats d'urbanisme et les arrêtés de permis de construire délivrés par la commune sur les parcelles situées à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application de l'article L571-10 du code de l'environnement.
- Poursuite de mise en œuvre du plan de circulation communal.
- Poursuite du déploiement des pistes cyclables en accord avec le schéma directeur cyclable.
- Poursuite des études de conception sur la requalification de deux quartiers. Projet urbain du Fango : Ville réactivée avec un des axes principaux : Mobilité. Projet d'écoquartier de Toga.
- Création de nouvelles zones piétonnes et délimitation de nouvelles « zones calmes ».

D'autres actions sont spécifiques aux prochaines années :

- Suivi des actions à mettre en œuvre dans le cadre du PPBE.
- Poursuite de la mise en œuvre des mesures annoncées dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) qui vise notamment à réduire les flux de véhicules, par une diversité de mesures.
 - La volonté d'une amélioration de qualité de l'air va également améliorer la qualité sonore par la même occasion.

- La définition de zones calmes comme des parcs et jardins, rejoint la volonté du PADD de promouvoir la nature en ville.
- La commune de Bastia suit un programme de renouvellement des enrobés des axes routiers. Les enrobés ne sont pas acoustique, mais un enrobé neuf reste moins bruyant qu'un enrobé vieillissant.
- Projet de déploiement sur la commune de Bastia de bornes IRVE en 2026 pour faciliter la mutation du parc automobile vers les voitures électriques, moins bruyantes pour des vitesses faibles.
- Le déménagement du centre hospitalier, projeté d'ici 5 à 10 ans, va permettre la construction d'un bâtiment respectant l'isolement acoustique minimal requis vis-à-vis des bruits extérieurs. De plus, l'axe routier menant au site existant va également diminuer, permettant de réduire l'exposition au bruit routier de la population dans ce secteur.
- Poursuite de la vidéo verbalisation sur les principaux boulevards pour éviter le stationnement gênant et fluidifier la circulation. Une optimisation de la gestion des livraisons sur les axes principaux est aussi envisagée.

10 LES MESURES ENVISAGEES SUR LES 5 ANS PAR LES AUTRES MAITRES D'OUVRAGE

10.1 Actions envisagées par l'Etat

- Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres sera réexaminé au minimum dans les 5 ans suivant son approbation et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE.
- Maintien des dispositifs en cours dans les demandes de permis de construire.
- Remise en place du radar automatique sur la RT11 dans la commune de Bastia.

10.2 Actions envisagées par la Collectivité de Corse

- Le suivi des débits routiers sur le réseau territorial et départemental par la réalisation de comptages routiers.
- Programme de renouvellement des enrobés des axes routiers.
- Réalisation de portions d'un nouvel axe routier « RT12 » qui permettra à terme de désengorger l'axe RT11 notamment.
- Identification des points noirs du bruit pour les axes routiers gérés par la collectivité.

10.3 Actions envisagées par d'autres acteurs

- La CAB est en réflexion sur le lancement d'un plan de mobilité probablement en 2026.
- Plan de déplacement de l'administration élargie aux agents des autres collectivités appartenant à la Communauté des communes, avec une sensibilisation à la mobilité alternative à la voiture individuelle.
- Déploiement de TCSP.
- Déploiement des pistes cyclables à travers un schéma directeur cyclable.

11 LES FINANCEMENTS

Les actions sont financées par leurs commanditaires.

Les actions concernant le réseau routier relevant de la Collectivité de Corse (routes territoriales et routes départementales) sont financées par la Collectivité de Corse avec les éventuelles règles de cofinancement en usage.

Les actions relevant de la commune sont financées soit directement par la commune de Bastia ou co-financées par la commune de Bastia et la Communauté d'Agglomération de Bastia, soit dans des projets structurants en partie par la commune de Bastia avec l'appui de financements externes portés par l'Europe, la région ou autres, ...

Les coûts sont très variables selon les actions envisagées et pour certaines d'entre elles (relevant notamment des champs de compétence de la commune comme la planification, l'urbanisme, la sensibilisation ou encore la communication), ils sont difficiles à chiffrer.

12 LA JUSTIFICATION DES MESURES

Les mesures proposées par la commune tiennent compte des leviers dont elle dispose et des moyens humains et financiers qu'elle possède. Leur justification se base notamment sur les éléments fournis par le guide PPBE produit par l'ADEME et téléchargeable à l'adresse :

http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_ademe_ppbe.pdf

13 L'IMPACT DES MESURES

Les mesures proposées par la commune relevant des champs de compétence planification et urbanisme ou sensibilisation et communication, il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées.

Il en va de même de certains projets d'aménagement (*comme le plan des mobilités*) dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en termes d'amélioration de l'ambiance sonore.

14 LA CONSULTATION DU PUBLIC

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public. Le projet du PPBE est consultable du 23 janvier au 23 mars 2026 sur le site Internet de la commune de Bastia (<https://www.bastia.corsica/>), et directement en mairie en format papier : Le lundi, jeudi et vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 – Direction Générale Adjointe Aménagement et Energie – 3^{ème} étage (accueil secrétariat).

Les citoyens peuvent également, dans le même temps, faire part de leurs observations, remarques et avis :

- soit par courrier électronique adressé à : ppbe@bastia.corsica en précisant en objet « PPBE 2024-2029 »
- soit par courrier postal adressé à : Mairie de Bastia _ Viale Pierre Giudicelli _ 20410 Bastia Cedex _ Direction Générale Adjointe Aménagement et Energie