

Objet : Avis sur le Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2^{ème} et 3^{ème} échéances.

Référence : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2^{ème} et 3^{ème} échéances, Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Pièce jointe : 1 Annexe.

Madame, Monsieur,

Nous vous transmettons, ci-dessous, les observations émises par les CIL de l'Amanarre, de l'Ayguade, de la Bayorre, de Costebelle, des Résidents des Quartiers Est, Gambetta, du quartier Godillot, de la Presqu'île de Giens et de Sauvebonne ainsi que par l'UHCNS (Union Hyéroise Contre les Nuisances Sonores), dénommés pour l'occasion Collectif hyérois PPBE.

Afin de répondre aux objectifs du PPBE :

« en premier lieu, la réduction du bruit à la source,

en second lieu, la mise en place de solutions agissant sur la source de bruit (infrastructure, matériel roulant et conditions de circulation).

Les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussées sont étudiées en priorité».

Alors que les nuisances sonores prennent aujourd'hui une importance capitale, comme le souligne l'introduction du document soumis à la consultation, notre Collectif découvre et déplore en l'absence de publicité suffisante qu'aucune observation n'a été émise dans le dossier relevant du Département approuvé en 2019 dans la plus grande discrétion.

Concernant cette consultation, c'est le hasard qui nous conduit à pouvoir vous livrer nos observations sur les points ci-dessous :

1 - Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Hyères, selon le PPBE, le bruit lié à l'activité de l'aérodrome est dit, limité à la proximité immédiate de l'aérodrome, conforme aux courbes B et C du PEB signé en avril 2015.

Cependant, il faut se rappeler :

- Que le PEB actuel a été calculé sur la base de l'activité 2008/2009.
- Que l'hélicoptère NH90 n'était pas modélisé, des avions pris en compte ne sont plus en service (Super Etendard, Super Frelon...).
- Que les perspectives de trafic étaient, pour la partie civile, celles communiquées par la CCIV.
- Que le logiciel, IMN7.0, utilisé à l'époque de la validation du plan en vigueur ne prenait pas en compte le bruit des hélicoptères pendant les phases RRT (Ravitaillement Rotor Tournant) et CERT (Changement d'Equipage Rotor Tournant) ni les déplacements au sol et le stationnaire.

Or, ce bruit est une composante importante des gênes qui ne se limitent pas aux courbes B et C, il impacte directement les Quartiers Costebelle, de la Gare, Olbius Riquier, les Rougières, de l'Almanarre et quelques autres.

En l'absence de la réunion de la commission consultative de l'environnement (CCE) depuis le mardi 26 mai 2015, ([Code de l'environnement Article R571-80](#) *La commission se réunit au moins une fois par an en séance plénière. Elle est également réunie à la demande du tiers au moins de ses membres ou à celle du comité permanent.*) et conformément au code de l'urbanisme : [Code de l'Urbanisme Article R112-9](#) *« Sans préjudice du pouvoir du préfet de décider la mise en révision du plan d'exposition au bruit d'un aérodrome en application de l'article R. 112-8, la commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, examine tous les cinq ans au moins la pertinence des prévisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée. Elle peut proposer au préfet sa mise en révision. »*),

nous demandons la révision du plan d'exposition au bruit afin de prendre en considération :

- les hypothèses de trafic du nouveau gestionnaire VINCI ;
- les appareils militaires en service représentés par ceux nouvellement modélisés, dont le NH90, le Rafale...etc. et d'inclure les Drones ;
- les phases d'évolution au sol (pour mémoire, le commissaire enquêteur avait validé les observations émises par l'UHCNS à l'occasion de l'enquête publique sur le PEB, extrait en annexe) ;
- Les nouvelles caractéristiques des pistes (travaux finalisés en 2020).

Afin de limiter les nuisances dans certains secteurs voisins de l'aérodrome, il serait également utile de réviser les procédures de départ 05 pour imposer le passage sur un point situé entre l'Ayguade et les Salins pour éviter le survol des secteurs les plus urbanisés.

Actuellement, pour les départs les appareils sont invités à virer après avoir passé 350 m en montée selon la procédure retenue. Ainsi, en fonction de leurs performances, beaucoup survolent le centre de l'Ayguade dont l'école.

Pour mémoire, les accidents aériens, selon les données statistiques de la DGAC, se produisent essentiellement pendant les phases d'atterrissage, mais aussi dans la phase initiale de montée après le décollage.

Trajectoires des hélicoptères, les hélicoptères en tour de piste évoluent à trop basse altitude notamment dans le secteur hospitalier de l'Almanarre (Pour mémoire 3 Hôpitaux, 750 lits, 1300 personnels de santé).

Dans l'est, à l'Ayguade, ils survolent trop fréquemment la zone habitée dont l'école maternelle en virant avant le stade Jean Bertaud.

D'une façon générale, les CIL souhaitent le respect de la Charte de qualité de l'environnement sonore et notamment de privilégier les départs et arrivées par le seuil de piste 31 et une utilisation plus fréquente de la FATO dont les axes évitent le survol des zones urbanisées.

Nuisances aériennes hors trafic de l'aérodrome, depuis une dizaine d'années, une zone d'entraînement circulaire a été créée au-dessus de l'agglomération hyéroise, dont le centre est situé sur la presqu'île de Giens.

Bien que rarement activée, les appareils de combat qui l'utilisent génèrent des nuisances conséquentes.

Il faut s'interroger sur le bien-fondé d'une telle zone d'entraînement d'appareils de combat au-dessus d'une zone fortement urbanisée et touristique.

2- Voies de circulation A570 et RN 98, seul semble être pris en compte l'établissement scolaire de la Bayorre. L'étude précise que l'impact se limite à environ 500 logements.

Si cela était vrai au moment de l'étude, aujourd'hui, il faut rajouter les toutes nouvelles constructions réalisées le long de l'avenue du Maréchal Leclerc et du Vieux chemin de Toulon, sans compter le programme de la Crestade avec ses plus de 400 logements.

Les cartes du bruit stratégique montrent bien l'impact des nuisances sonores le long de ces voies de circulation. Le nombre de logements ou établissements concernés (Hôpital d'Hyères) dans ce projet est à notre avis largement sous-estimé et, de fait, il n'y a pas d'action programmée.

Dans la continuité de la réduction de vitesse à 70 km/h et de la réalisation d'un enrobé acoustique à l'horizon 2022, demandées par les CIL sur la RN98, à priori acceptées par la DIRMED, il est nécessaire de prolonger ce dispositif de réduction des nuisances sur les 2000 m de l'A570, zone urbanisée, entre l'échangeur de la Recense et celui de Saint-Gervais avec un revêtement acoustique et une limitation de vitesse à 90 km/h.

Nous demandons la mise en place d'un mur anti-bruit végétalisé en bordure de l'A570 sur ce tronçon.

3- Routes Départementales : hormis des interventions ponctuelles sur les D554 et D559 (avenue Geoffroy Saint-Hilaire), il n'y a pas d'actions prévues sur d'autres axes de circulation d'Hyères. Pourtant, il nous apparaît que certaines voies s'inscrivent désormais dans les critères d'identification des secteurs à enjeux (para 3.4 page 20).

Depuis la publication de la fiche synthèse du PPBE phase 1 de 2012 qui met en évidence des routes bruyantes, le trafic s'est intensifié et de nombreux programmes immobiliers ont été réalisés, augmentant significativement la population exposée aux nuisances du trafic routier.

De plus, de nombreux tronçons de la voirie présentent des chaussées dégradées.

- D98 (voie Léopold Ritondale), entre le rond-point Henri-Petit et la sortie «Pierrefeu, Lycée Agricole», depuis 3 ans la situation devient intolérable. Les riverains de cette voie ne peuvent plus ouvrir leurs fenêtres ni profiter de leur jardin et terrasse. En Janvier 2017, ils ont formulé à leur Conseiller Départemental, une demande de solution anti-bruit. Depuis Mars 2018, à l'issue des 2 Commissions des Routes, celui-ci a répondu « qu'il attendait la réponse du département » !

Par ailleurs, pour éviter les accélérations fortes en zone urbanisée, après le dernier feu tricolore de l'intersection avec les avenues Eisenhower et Decugis, nous demandons une prolongation de la zone à 50 km/h jusqu'à la sortie Pierrefeu, Lycée Agricole (distance de 580 mètres).

- D276, nous proposons le remplacement du feu tricolore par un rond-point à l'intersection du chemin de la Source pour fluidifier et sécuriser le trafic entre le passage à niveau et le rond-point Saint-Martin où la circulation est difficile.
- D554 et D46, entre Saint Gervais et Riondet, nous demandons la réalisation d'un enrobé acoustique compte tenu de l'augmentation du parc immobilier : Jardin de la Bayorre (104 lgts), le Garden (75 lgts) (Les Balcons de Ninon) et Jardin de Jade (35 lgts), Résidence Beauvallon (104 lgts)] et de l'importance du trafic.
- la D559 entre l'Almanarre et Font Brun circulation chargée et difficile.

4- Voies Communales, augmentation significative de la population exposée et/ou chaussées dégradées.

- Vieux chemin de Toulon [Aufrène, Symphonie sur Parc (246 lgts)], Terrasse de la Bayorre (80 lgts);
- Avenue Mal Leclerc [Jardin des Arts (60 lgts), Le Clos de Tess (25 lgts), les Martelières (60 lgts actuellement)] et prochainement constructions du Lycée hôtelier ;

- Avenue Riondet, [Villa Eugénie (46 lgts)] ;
- Avenue Godillot, très difficile aux heures de sortie scolaire en partie haute et difficile (côté ville et côté gare) aux heures de pointe en raison des difficultés à rentrer dans le rond-point Henri-Petit ;
- Avenue Victoria, circulation difficile aux heures de pointe en raison des difficultés à rentrer dans le rond-point Henri-Petit ;
- Avenue de David Beauregard, circulation difficile aux heures de pointe ;
- Avenue Gambetta, circulation difficile ;
- Avenue Ambroise Thomas, chaussée dégradée ;
- Avenue Eisenhower, chaussée dégradée ;
- Rues Jean-Aicard et de Provence, circulation difficile et chaussée dégradée ;
- Avenue Edith Cavell, circulation difficile et chaussée dégradée ;
- Montée de Costebelle, la limitation à 30km/h depuis novembre 2020 a permis de réduire notablement le bruit et l'insécurité sur ce tronçon toujours très emprunté.

Pour mémoire, dans le cadre de l'étude sur la Crestade, le service aménagement de la Mairie a présenté un comptage du trafic, sur 2 heures, le jeudi 27 septembre 2015 entre 16 et 18h00, les résultats sont très parlants :

Avenue Godillot : 860

Rue Jules Massel, avenue des Nations-Unies : 1235

Ave Mal Leclerc : 1240

Vieux chemin de Toulon : 1440

Boulevard Mal Juin : 1010

RN 98 : 5480

Nous demandons un nouveau comptage sur les voies principales de la commune et à l'occasion de leur réfection, la mise en place d'un revêtement acoustique sur les voies les plus passantes.

Dans le cadre de la requalification de certaines voies comme les avenues Riondet, des Iles d'Or, Gambetta, le Vieux chemin de Toulon, la RD 554, la RD 559 les CIL concernés souhaitent être associés à l'élaboration des projets et compte tenu de l'intensité de la circulation nous demandons que les chaussées soient revêtues d'un enrobé acoustique.

Conclusions

Situé entre les collines et la mer, il n'existe pas de contournement possible de la ville Hyères. Tout le trafic routier est concentré sur l'axe Est-Ouest. Le trafic est augmenté par les transits en provenance de la Londe pour l'Est et de l'agglomération toulonnaise pour l'Ouest.

Seul un contournement par le Nord, derrière le Fenouillet, comme évoqué en 1980 permettrait d'alléger la circulation Est/Ouest et d'atteindre l'objectif « fluidifier le trafic ».

La société actuelle où chaque membre de la famille a son véhicule pour pallier la carence des transports en commun dans les quartiers périphériques augmente fortement le trafic routier et provoque des ralentissements et des embouteillages plus fréquents.

Dans ces conditions, comme soulignées dans le rapport d'étude acoustique du projet de PPBE, la qualité des chaussées avec la réalisation de revêtement acoustique et la réduction de la vitesse sont des éléments primordiaux à mettre en place pour diminuer les nuisances.

En dehors des infrastructures, la lutte contre les incivilités doit être une priorité. La chasse aux véhicules non conformes (voitures et 2 roues avec échappements non homologués) doit être plus fréquente ; c'est une solution simple, économique à effet immédiat dans le cadre de la réduction des nuisances sonores.

De même, nous souhaitons l'implantation de capteurs de bruit pour établir, en temps réel, une cartographie précise des nuisances sonores en zone urbaine comme le propose la société Citelum.

Les limitations de vitesse en zones périurbaines comme celles évoquées au point 2 seraient de nature à s'intégrer dans les dispositions de la ZFE qui sera mise en place en 2021 dans la Métropole Toulonnaise.

Elles anticiperaient les réductions de vitesse imposées en cas de pic de pollution tout en apportant plus de confort aux résidents des quartiers ouest en pleine expansion. ([Décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité](#)).

La création de parkings en périphérie de la ville pourrait également favoriser le covoiturage qui limite les flux de circulation avec des impacts positifs sur les nuisances sonores et la pollution. Ces aires de stationnement, couplées à la mise en place de navettes, de préférence électriques, permettraient certainement la réduction des embouteillages en centre-ville et la limitation de la pollution.

Cette réflexion commune approfondie ne se limite pas à des constats, mais à une demande forte exprimée régulièrement par l'ensemble des CIL à l'occasion de leurs Assemblées Générales.

Les CIL souhaitent être informés des enquêtes publiques et des consultations des documents de cette importance autrement que par une annonce légale publiée une fois dans le journal local.

Fait à Hyères, le 22 janvier 2021

Signé

Le Collectif hyérois PPBE

Copies :

- Monsieur le Préfet du Var, Hôtel de la Préfecture, Boulevard du 112e-R.-I., CS 31209 - 83070 Toulon Cedex ;
- Monsieur le Président du Conseil Départemental, 390 avenue des Lices BP 1303 - 83076 Toulon Cedex ;
- Monsieur le Président de la Métropole TPM, Hôtel de la Métropole, 107 Boulevard Henri Fabre - CS 30536 83041 TOULON Cedex 09 ;
- Monsieur le Maire de la Ville d'Hyères, Hôtel de Ville, 12 avenue Joseph Clotis – 83400 Hyères ;
- Monsieur le Capitaine de Vaisseau Commandant la base aéronavale d'Hyères, BCRM de Toulon BP 200 – 83800 Toulon Cedex 9.

Coordonnées des participants au Collectif hyérois PPBE représentés par leur Président

- CIL Almanarre, M. Pierre Péricchi – 3008 route de l'Almanarre 83400 Hyères
pericchi.pierre@gmail.com
- CIL de l'Ayguade, M. Eric Caroff – 2558 avenue A. Decugis 83400 Hyères
ericaroff@gmail.com
- CIL de la Bayorre, M. Franck Revest – Domaine de L'Aufrène, 83 Vieux Chemin de Toulon – 83400 Hyères - cillabayorre@mailfence.com
- CIL de Costebelle, Mme Françoise Guidroux, Vélodrome TPM de Costebelle, Chemin de l'Ermitage - 83400 Hyères - contact@cilcostebelle.fr
- CIL des Résidents des Quartiers Est, Mme Colette Richard – Les Petits Grès, Villa n° 5, 1577 chemin du Soldat Macri - 83400 Hyères - colette.richard@laposte.net
- CIL Gambetta, M. Michel Demersseman – 2 rue Léon Gauthier – 83400 Hyères
m.demersseman@free.fr
- CIL du Quartier Godillot, M. Pascal Janier - C/O François Guilloré, 6 avenue De David Beauregard – 83400 Hyères - cilgodillot.hyeres@gmail.com
- CIL de la Presqu'île de Giens, M. Pierre Peytavin - Chemin de la Table Ronde, Giens – 83400 Hyères - pierre.peytavin.cil@gmail.com
- CIL de Sauvebonne, M. Patrick Collet – Chemin de la Mayonnette, route de Pierrefeu – 83400 Hyères - patrickcollet@hotmail.fr
- UHCNS, M. Alain Girard – 5 rue Renaudel - 83 400 Hyères
agir01@gmail.com