

Hear me.

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DU RESEAU ROUTIER DE LA VILLE DU COTEAU (42)

RA19104-01-D - 12/12/2019

Le Coteau
Ville en action

VILLE DU COTEAU


sixense

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DU RESEAU ROUTIER DE LA VILLE DU COTEAU (42)

RA19104-01-D - 12/12/2019

Sommaire

<u>1</u>	<i>Introduction</i>	4
<u>2</u>	<i>Synthèse et analyse des cartes de bruit</i>	9
<u>3</u>	<i>Objectifs de réduction du bruit dans les zones en dépassement</i>	11
<u>4</u>	<i>Définition et détermination des zones calmes</i>	12
<u>5</u>	<i>Bilan du premier PPBE</i>	14
<u>6</u>	<i>Recensement des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir</i>	15
<u>7</u>	<i>Suivi et implications duPPBE</i>	20

Annexes

<u>A1</u>	<i>Synthèse des remarques du public</i>	25
-----------	---	----

Rédaction

Amandine MOULIN

Approbation

Céline BOUTIN

Résumé non technique

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) élaboré par la Ville du Coteau dans le Département de la Loire et concerne le réseau routier communal relevant de sa compétence, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisée, aux abords des routes communales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, par l'Etat en 2018 et approuvée par le Préfet le 7 décembre 2018. Il s'inscrit également dans la continuité du premier PPBE élaboré en 2015 par la commune. Ce PPBE a été mis à disposition du public durant 2 mois du 7 octobre au 9 décembre 2019 avant d'être approuvé en conseil municipal le 19 décembre 2019. Le plan présente, dans un premier temps, les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et les objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.

La mise à jour du PPBE a pris appui sur :

- ▶ Le diagnostic issu de la cartographie de l'environnement sonore avec identification des nuisances sonores Avenue de la Libération.
- ▶ La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par la commune, la communauté d'agglomération et les partenaires.
- ▶ L'analyse des projets du territoire.
- ▶ Une interaction avec les services et partenaires (Roannais Agglomération).

En résumé, les cartes de bruit de 2018 indiquent qu'environ 1 212 personnes et un établissement de santé sont potentiellement exposés au-delà des niveaux sonores seuils définis par la réglementation (68 dB(A) selon l'indicateur global de gêne Lden). 334 personnes sont exposées au-delà des seuils sur la période nocturne mais aucun établissement sensible. Les bâtiments exposés sont répartis le long de l'avenue de la Libération essentiellement sur la partie Nord.

Le diagnostic a montré que les niveaux de bruit ont été surévalués. En effet, les comptages routiers effectués en janvier 2015 puis en 2019 dans le cadre de l'élaboration des PPBE montrent que le trafic et la vitesse sont plus faibles que ce qui a été pris en compte pour la cartographie du bruit. Les dépassements indiqués sont donc plus faibles.

De plus, un programme voirie, mis en place en cohérence avec le Schéma de Déplacement permet d'améliorer sensiblement la situation. Une nouvelle évaluation des nuisances sonores pourra être effectuée après la réalisation de cette action.

Les actions de la commune reportées au plan concernent les aspects suivants :

- ▶ **Le renouvellement de l'enrobé de l'Avenue en enrobé acoustique moins bruyant à partir du croisement avec la Rue St Marc jusqu'à la voie ferrée plus au Sud en Juillet 2019.**
- ▶ **Le renouvellement de l'enrobé de l'Avenue du Pont de Loire jusqu'au croisement avec la Rue St Marc (300 mètres linéaire) courant 2020.**
- ▶ **La poursuite des comptages de trafics routiers.**

Par-delà les objectifs portés par le PPBE du Coteau, conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d'infrastructures de transport (Etat, Département) ont vocation à se doter de leur propre PPBE.

La ville de Roanne et la Communauté d'Agglomération Roannais Agglomération doivent également rédiger un PPBE pour les axes routiers supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an relevant de leur compétence. Les PPBE sont élaborés de manière cohérente.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, 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.

1 INTRODUCTION

1.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET LOCAL

La Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le Code de l'Environnement français demandent aux gestionnaires des infrastructures de voies routières circulées par plus de 3 millions de véhicules par an, soit 8200 véh/jour, de réaliser un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** sur la base des cartes stratégiques de bruit établies par les services de l'Etat.

Les services de l'état ont procédé en deux étapes pour la réalisation des cartes de bruit :

- ▶ La première échéance réalisée en 2008 concernait les voiries supportant plus de 6 millions de véhicules par an. La ville du Coteau ne dispose pas d'infrastructure routière de ce type.
- ▶ La seconde échéance réalisée en 2013 concernait les voiries supportant plus de 3 millions de véhicules par an. La ville du Coteau gère un axe routier répondant à ce critère de trafic.
- ▶ La troisième échéance réalisée en 2018 concerne une mise à jour pour les voiries supportant plus de 3 millions de véhicules par an. La ville du Coteau gère toujours cet axe routier répondant à ce critère de trafic.

L'Arrêté Préfectoral n° DT-18-0994 du 7 décembre 2018 approuve les cartes de bruit de 3^{ème} échéance des infrastructures de transports terrestres et ferroviaires du département de la Loire. Chaque gestionnaire doit ensuite élaborer un plan d'action dans l'année qui suit.

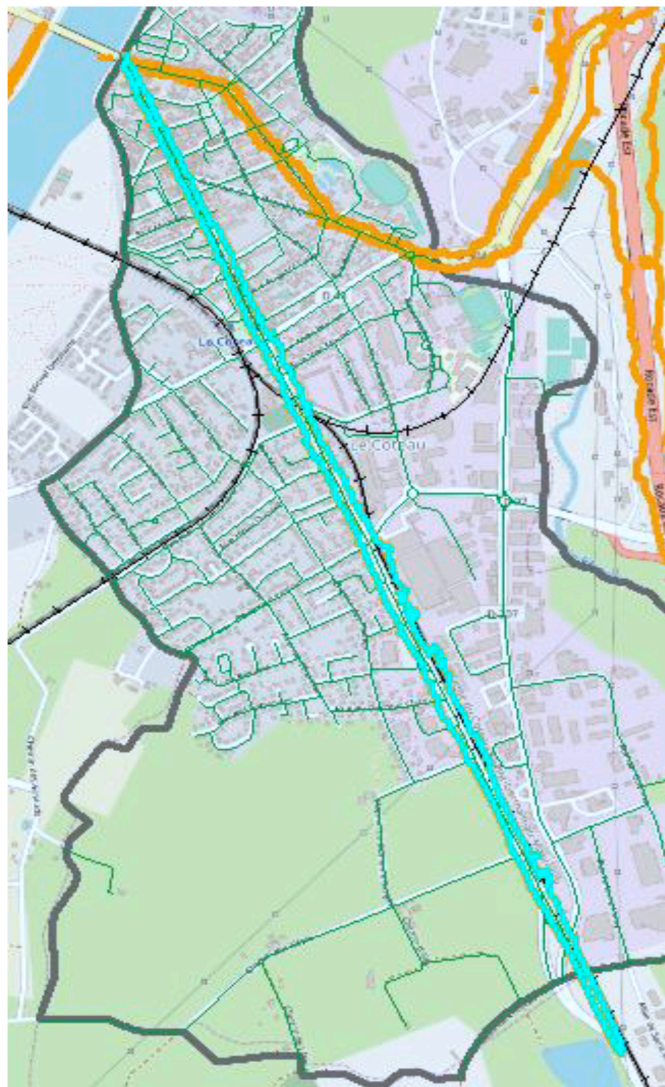
Les cartes sont disponibles sur le site Internet de la préfecture : <http://www.loire.gouv.fr/les-cartes-de-bruit-strategiques-des-grandes-r875.html>

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique, les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables.

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le projet de plan expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il doit également recenser les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par la ville du Coteau. Le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé a minima tous les cinq ans.

Le plan ci-après présente l'infrastructure concernée par le présent PPBE.

Planche 1 - Linéaire routier concerné par le PPBE de la Ville du Coteau



L'Avenue de la Libération est de compétence communale.

La Ville du Coteau élabore son plan de prévention avec le soutien de SIXENSE Engineering – Pôle Environment, bureau d'études spécialisé en management de l'environnement sonore.

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le plan expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par chacun des acteurs concernés.

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables d'un territoire.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

1.2. DEMARCHE DE REALISATION

Un comité de suivi de l'étude s'est réuni à plusieurs reprises afin de statuer sur l'avancée du projet et valider les aspects techniques, avec les différents services communaux.

Dans un premier temps, à partir de mai 2019, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au chapitre 2. Les zones à enjeux du territoire ont été déterminées à l'aide des cartes de bruit présentant les dépassements des valeurs limites définies par les textes (rappelées au chapitre 2). Il s'agit de zones dans lesquelles des bâtiments sensibles au bruit sont soumis à des niveaux sonores trop élevés au regard de la réglementation française.

Les actions réalisées et prévues ont été recensées et reportées dans le PPBE.

Comme prévu aux articles L. 572-8 du code de l'environnement et n°6 du décret n°2006-361, le PPBE a été mis à la disposition du public pendant deux mois, du 7 octobre au 9 décembre 2019. Trois observations ont été rapportées et sont synthétisées en annexe du présent PPBE. Le PPBE finalisé intégrant les remarques du public et les réponses apportées, a été arrêté par le conseil municipal le 19 décembre 2019. Une mise en ligne du document est prévue à l'issue de la démarche.

1.3. IDENTIFICATION DES ACTEURS CONCERNES ET PARTENAIRES

La Ville du Coteau est l'autorité compétente pour la mise en place et le suivi d'actions de lutte contre les nuisances sonores et pour la création et l'entretien des voiries communales.

La ville n'est pas le seul acteur concerné par la démarche :

- ▶ L'Etat est impliqué via la DDT42 qui est en charge de l'élaboration à la fois :
 - ▶ des cartes de bruit de toutes les infrastructures de transport terrestre dont le trafic dépasse 3 millions de véhicules par an ;
 - ▶ et du PPBE pour l'ensemble des réseaux d'infrastructures de transport terrestres de l'Etat tels que le réseau routier national concédé (gestionnaire ASF) et non concédé, ainsi que le réseau ferroviaire.
- ▶ Le Conseil Départemental de la Loire, gestionnaire des routes départementales, est également concerné en tant que gestionnaire pour la réalisation du PPBE des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an. Il est également un partenaire important au développement des transports collectifs.
- ▶ Roannais Agglomération et la commune de Roanne sont impliquées en qualité d'autorité compétente le long des voies communales concernées par un PPBE.
- ▶ La population est associée à la démarche à travers la mise à disposition des cartes de bruit et du PPBE.

Il est important de noter que **le PPBE n'est pas un document opposable au niveau du droit**, notamment en termes d'urbanisme, contrairement au classement sonore des infrastructures de transport ou au plan d'exposition au bruit de certains aéroports.

1.4. RAPPELS DES NOTIONS SUR LES INDICATEURS

Pour mémoire, les **indicateurs de niveau sonore** représentés sont exprimés en dB(A) ; ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- ▶ Le **Lden** caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une pondération est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- ▶ Le **Lnight** est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.
- ▶ Le **Lday** est le niveau d'exposition au bruit diurne : il est associé à l'exposition au bruit de la population dans les espaces que celle-ci occupe la journée. Il est particulièrement pertinent pour l'analyse des zones calmes.

1.5. METHODOLOGIE D'ELABORATION D'UN PPBE

Organisation au sein du territoire et acteurs concernés :

Suite à la publication des cartes de bruit réalisées par l'Etat, la ville du Coteau a confié aux services techniques la réalisation du PPBE. Dans ce cadre, le bureau d'ingénierie SIXENSE Engineering -Pôle Environnement a été missionné en appui technique.

Un comité de pilotage a été organisé pour suivre et valider l'avancement de l'étude.

Outils à disposition :

Les données d'entrée et de sortie des cartes de bruit réalisées par l'Etat sont utilisées afin d'établir le PPBE. SOLDATA ACOUSTIC a exploité les éléments au format SIG à l'aide du logiciel ArcGIS® d'ESRI.

Les données exploitées pour l'étude sont les suivantes :

- ▶ Cartes stratégiques du bruit établies par l'Etat, concernant les axes routiers dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an.
- ▶ Les actions engagées par la ville au cours des dernières années, et programmées pour les 5 ans à venir.

Détermination des enjeux :

L'analyse des cartes de bruit s'est focalisée sur **les axes cartographiés**, et notamment ceux pour lesquels des habitants ou établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites définies par les textes à savoir pour le bruit routier : 68 dB(A) pour l'indicateur Lden et 62 dB(A) pour l'indicateur Ln.

Ces enjeux ont été précisés à l'aide de la connaissance locale des acteurs, en comparant les données d'entrées utilisées lors de la réalisation des cartes de bruit avec des données plus récentes sur les voiries (par exemple les vitesses réglementaires de circulation), mais également les actions réalisées et programmées.

Définition des objectifs et proposition d'actions :

Le PPBE a vocation à répondre aux 3 grands objectifs suivants, inscrits dans la Directive Européenne:

- ▶ Réduire le bruit dans les zones sensibles trop exposées.
- ▶ Prévenir les effets du bruit en amont des projets d'aménagements.
- ▶ Définir et préserver les zones de calme.

Ces objectifs sont définis plus précisément pour répondre aux principaux enjeux.

Les types d'actions à mettre en œuvre pour répondre à ces objectifs peuvent être des actions correctives, ou des actions préventives. Le bruit peut être réduit à la source, sur le chemin de propagation et/ou au niveau du bâtiment sensible.

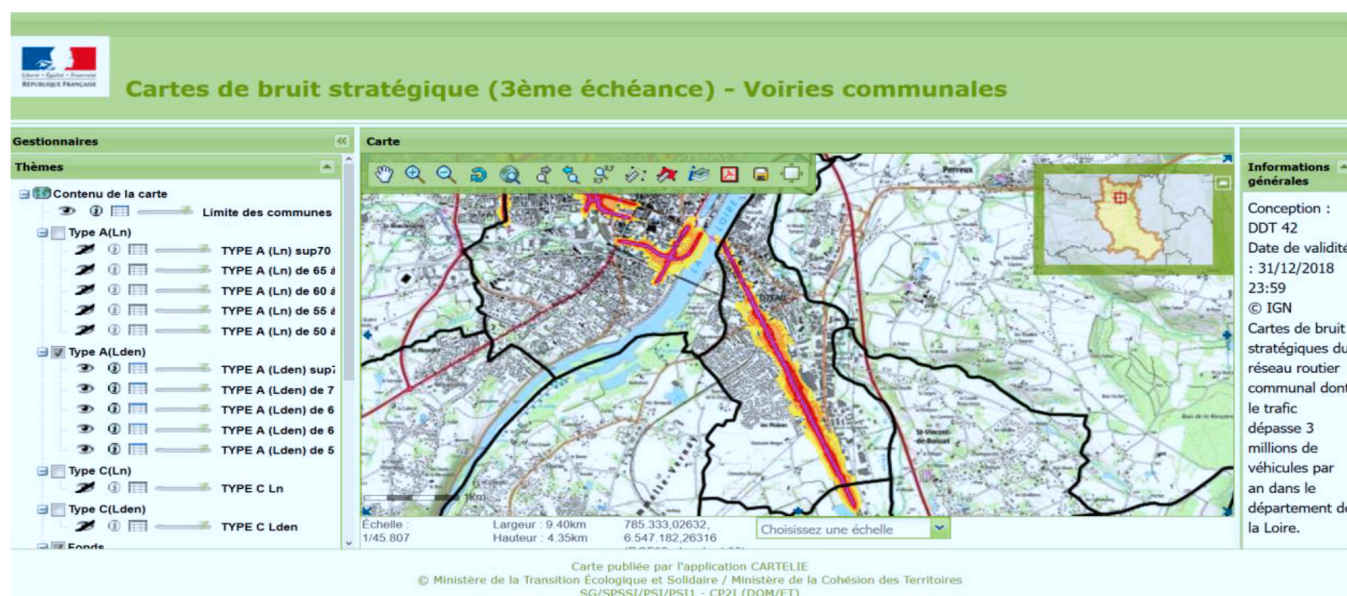
Le choix d'une action plutôt qu'une autre est proposé en fonction d'une analyse technico-économique et/ou d'une possible opportunité, de la facilité de mise en place...

2 SYNTHÈSE ET ANALYSE DES CARTES DE BRUIT

Les cartes de bruit stratégiques réalisées par l'Etat en 2018 constituent un nouvel état des lieux des nuisances sonores du territoire, à grande échelle, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles, vis-à-vis des sources considérées.

La planche ci-dessous présente un extrait du site Internet de la DDT42 où peuvent être consultées les cartes de bruit produites par l'Etat.

Planche 2 - Exemple de carte de bruit réalisée par la DDT - Indicateur Lden



Lien de consultation des cartes de bruit :

<http://www.loire.gouv.fr/les-cartes-de-bruit-strategiques-des-grandes-r875.html>

Les cartes de bruit de 2018 dans la Loire ont été révisées en certains secteurs sur la base de demandes de correctifs d'anomalie, d'évolutions, de modifications de vitesses ou de changements de domanialités transmises par des villes ou des gestionnaires.

Aucune modification n'a été apportée par l'Etat sur les axes routiers communaux de la Ville du Coteau.

Les calculs ont été réalisés selon l'approche détaillée et la méthode NMPB-2008.

Les établissements d'enseignement et de santé ont été déterminés à partir de la BDTopo®.

Les données de populations proviennent d'un traitement effectué par le Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air (LCSQA), à partir des fichiers fonciers MAJIC de la DGFIP, des données d'occupations moyennes au logement produites par l'INSEE et des données de la BDTOPO de l'IGN.

L'évaluation de l'exposition au bruit est réalisée selon les préconisations de la Directive Européenne, c'est-à-dire en fonction du niveau sonore maximal calculé en façade du bâtiment à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, 2 mètres en avant des façades et sans prise en compte de la dernière réflexion. **Ainsi les résultats surestiment la réelle exposition**, tous les habitants d'un même bâtiment étant soumis au même niveau, celui calculé à 4 mètres de hauteur sur la façade la plus exposée. De même l'exposition d'un établissement sensible est calculée en fonction de la façade du bâtiment le composant la plus impactée.

Deux axes routiers traversent la commune du Coteau et répondent au critère de la directive européenne (trafic routier supérieur à 8 200 véhicules par jour, équivalent 3 millions de véhicules par an). La RD504 est gérée par le Département qui doit réaliser son propre PPBE. **L'avenue de la Libération est donc l'unique voie gérée par la ville faisant l'objet de ce PPBE.**

Le tableau ci-après présente le décompte des populations et établissements sensibles exposés à des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires définis dans l'arrêté du 4 avril 2006, rappelés ci-dessous.

Source	Valeur Limite, en dB(A)	
	Ln	Lden
Route	62	68

Planche 3 - Statistiques d'exposition au bruit – Voie communale du Coteau

Lden : valeurs limites en dB(A)	Bruit routier
Nb d'habitants	1212
Nb d'établissements d'enseignement	0
Nb d'établissements de santé	1

Ln : valeurs limites en dB(A)	Bruit routier
Nb d'habitants	334
Nb d'établissements d'enseignement	0
Nb d'établissements de santé	0

Analyses des données :

- ▶ Des comptages routiers ont été effectués en janvier 2015 et en 2019 par la ville suite à la réception de ces statistiques. Il en ressort que seule la partie Nord de l'avenue supporte un trafic routier supérieur à 8 200 véhicules par jour. Le trafic routier pris en référence dans les cartes de bruit stratégiques a été surestimé d'environ 20%. De plus, la vitesse moyenne pratiquée est nettement inférieure à la vitesse réglementaire. Le nombre d'habitants exposés au-delà des seuils est donc nettement surestimé et les dépassements devraient être plus faibles.
- ▶ L'établissement de santé identifié comme étant en dépassement est la maison de retraite médicalisée La Providence. Cet établissement a fait l'objet de travaux en 2005. Le bâtiment a dû être isolé du bruit routier dans le cadre de ces travaux comme le prévoit le permis de construire. La maison de retraite est donc considérée comme protégée du bruit de l'avenue de la Libération.

3 OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES EN DEPASSEMENT

L'objectif principal consiste à **réduire les nuisances sonores** pour les populations et les établissements sensibles et à ramener les niveaux de bruit **en deçà des valeurs limites** définies par les textes pour chacune des sources de bruit (bruit routier uniquement dans le cadre de ce PPBE).

Les objectifs de réduction du bruit sont fixés par les valeurs limites définies dans l'arrêté du 4 avril 2006 ; il s'agit d'atteindre à 2 mètres en avant des façades, pour le bruit routier, des niveaux inférieurs à :

- ▶ $L_{den} < 68$ dB(A).
- ▶ $L_n < 62$ dB(A).

Toutefois, ces seuils sont définis en façade extérieure des bâtiments. Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores de la source suffisamment pour permettre le respect des seuils extérieurs. Dans ce cas, des objectifs d'isolation des façades sont fixés pour permettre des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments à défaut de les obtenir pour l'environnement extérieur.

Environ une centaine de bâtiments d'habitation sont potentiellement exposés au-delà de la valeur limite fixée par l'arrêté du 4 avril 2006, soit $L_{den} = 68$ dB(A).

L'objectif de ce PPBE est de diminuer les émissions sonores de l'Avenue de la Libération pour être en dessous de cette valeur seuil.

L'axe routier ne fait a priori pas l'objet de plainte concernant le bruit.

4 DEFINITION ET DETERMINATION DES ZONES CALMES

La préservation des zones calmes fait partie des trois principaux objectifs d'un PPBE, au même titre que la réduction du bruit dans les zones fortement exposées et la prévention du bruit dans l'environnement du territoire.

Une zone calme est définie dans le code de l'environnement (article L572-6) comme un « espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit, dans lequel l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ». **Une zone calme est donc considérée comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures, et est en revanche susceptible d'accueillir diverses activités humaines** (promenade, loisirs, jeux d'enfants, repos, zone de rencontre ...).

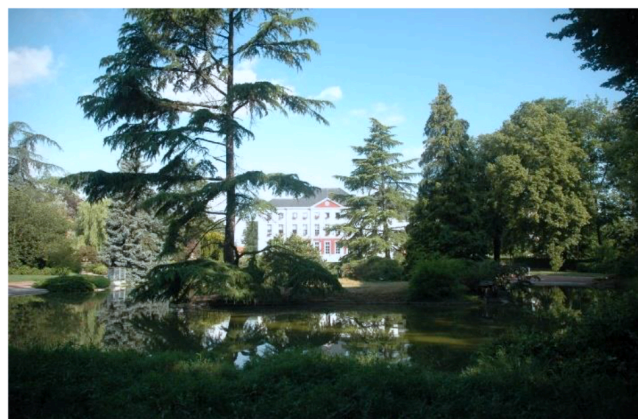
La ville du Coteau est concernée par la directive en tant que gestionnaire de voie à fort trafic et ne peut donc pas présenter de zone calme le long cette voie.

En revanche, la ville dispose d'espaces de qualité, préserve ses zones naturelles via le PLU et entretient près de 47 hectares d'espaces verts.

4.1. LE PARC BÉCOT

Ce parc entourant la mairie a été entièrement rénové en 2006 et son environnement paisible profite à l'ensemble des costellois.

Le site est classé dans le PLU en zone de loisirs ce qui limite le type d'activités ou de construction à du loisir.



Vue du parc Bécot

4.2. LE QUARTIER DE LA GARE ET LE SQUARE KENNEDY

Ces aménagements sont le témoignage de la volonté de la municipalité de rééquilibrer la partie urbaine de la ville en créant un pôle attractif au sud de l'avenue de la Libération. Ces lieux de rencontres et de verdure, permettent un véritable retour aux sources en plein centre.



4.3. LES SQUARES DES BARMES ET DU SOUVENIR

Le cadre verdoyant de la ville est soigneusement préservé à l'image des squares des Barmes et du Souvenir, offrant aux costellois des instants privilégiés de bien-être au cœur de la ville.

Ces espaces restent éloignées des nuisances sonores de transport.



Vue du Square des Barmes

5 BILAN DU PREMIER PPBE

Le premier PPBE de la Ville du Coteau a été approuvé en Conseil le 15 décembre 2015.

La Ville du Coteau s'était engagée à mettre en œuvre des actions curatives :

- ▶ Renouvellement de l'enrobé de l'Avenue de la Libération d'ici 2020 en BBTM.
 - ▶ La consultation auprès des entreprises pour ce renouvellement d'enrobé a été lancée en mai 2019.
 - ▶ Les premiers travaux de renouvellement ont été lancés le 15 juillet 2019. La 1^{ère} phase de travaux concerne l'Avenue à partir du croisement avec la Rue St Marc et jusqu'à la voie ferrée plus au Sud (800 mètres linéaire). **L'enrobé mis en place pour cette 1^{ère} phase est un enrobé acoustique pouvant réduire les niveaux sonores de 3 dB(A).**
 - ▶ La 2^{ème} phase de renouvellement sera réalisée courant 2020 en BBTM depuis le Pont de Loire jusqu'au croisement avec la Rue St Marc (300 mètre linéaire).
- ▶ Lancement d'une réflexion sur le long terme pour modifier l'aménagement de cette voie (garantie du maintien des commerces, contraintes de gabarit convois exceptionnels, etc.).
 - ▶ Cette action n'a pas encore été mise en place étant donné la priorité donnée aux travaux de renouvellement d'enrobé. Cette action n'est pas conservée dans le nouveau PPBE étant donné les contraintes de gabarit notamment à conserver sur cet axe.
- ▶ Mise en place d'une sensibilisation des riverains au risque bruit.
 - ▶ Cette action est mise en place au travers :
 - De l'information faite lors de dépôt de permis ou de déclaration de travaux.
 - Du lien établi par la commune entre les riverains et le Département à propos des financements Rue Carnot Parmentier / République dans le cadre du Classement Sonore des Voies Bruyantes.

6 RECENSEMENT DES ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS ET PROGRAMMEES POUR LES 5 ANS A VENIR

Comme spécifié dans l'arrêté du 4 avril 2006, relatif à l'élaboration des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées depuis 10 ans, et prévues pour les 5 ans à venir.

Lors du premier PPBE de 2015, les différents services communaux avaient été sollicités et avaient apportés leurs contributions. Pour la mise à jour du PPBE, les services ont également été sollicités sur les actions menées depuis 2015 et prévues pour les 5 ans à venir.

Notons que parmi les actions listées, certaines peuvent avoir été réalisées pour un objectif non lié à la réduction des nuisances sonores.

6.1. ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS – 2009-2019

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures arrêtées au cours des dix années précédentes qui ont eu pour objet de prévenir ou de réduire le bruit dans l'environnement.

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières s'articule autour **du principe d'antériorité**.

Lors de la construction d'une infrastructure routière, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

Les actions recensées et réalisées sur les 10 années écoulées sont rappelées dans le tableau suivant :

Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Gain
Aménagement partie rue des écoles	Requalification partie de rue Zone 30 mise en place	Requalification et aménagement pour le marché	2009-2010	3 dB(A)
Aménagement de la place Aucey	Réalisation parking avec square et square Neuwirth et esplanade	Confort stationnement marché du mercredi Zone de détente avec square Qualitatif urbain	2009-2010	Zone de détente
Aménagement rue A. Picard	Voie avec piste cyclable + square Zone 30	Requalification due à un tènement immobilier créé	2013	3 dB(A)

Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Gain
Favoriser les transports en commun	Aménagement parking de la gare, route de Commelle	Assurer un meilleur stationnement pour les usagers de la gare	2013	/
Parking Marc Louis de Tardy	Aménagement parking avec petite zone de repos et jeu de boules	Requalification urbaine	2014	Zone de détente
Acquisition véhicule électrique	2 véhicules électriques services techniques	Bilan énergétique	2014-2015	/
Acquisition matériel électrique	Matériel sur batterie (taille-haie, coupe-fil, souffleurs...)	Bilan énergétique Conditions de travail des agents de la collectivité	2012-2015 POURSUITE	/
Encourager les déplacements piétons	Ajout de bancs avenue Libération et église notamment	Améliorer les conditions pour les piétons	2014-2015	/
Encourager les déplacements piétons	Réalisation d'un schéma d'aménagement lumière	Amélioration des conditions d'éclairage Suppression à certains endroits	2009 et 2015	/
Diagnostic voirie	Mission de diagnostic avec mise en place d'un PPI ¹	Bilan qualitatif voirie	2015	Environ 2 dB(A) pour les routes réparées
Aménagement rue Ledru Rollin	Requalification Mise en zone 30 sens unique	Rue de proximité place Aucey	2016	3 dB(A)
Réalisation du schéma de déplacement	Etude	/	Finalisé T1-2019	/
Regroupement de deux groupes scolaires	Avec la réhabilitation du groupe scolaire C. Gallet	Réduction du trafic de transport scolaire	Mise en service rentrée scolaire 2019-2020	/
Aménagement boulevard C. Gallet	Etude faisabilité	Modification de la circulation	2019	/
Engagement de la dépollution site pont de Rhins	/	Zone future pour gestion des déplacements autour du collège, stade, groupe scolaire, crèche	2016-2020	/
Mise en place mode doux	Sortie pont Loire 2019	Action menée en concertation avec la Ville de Roanne	2019	/
Mise en place de bornes électriques	Bornes d'approvisionnement électrique pour VL (place Aucey et rue A. Bousson)	/	2017-2018	/
Renouvellement enrobé avenue Libération	Enrobé phonique sur 800 mL	Action du PPBE de 2015	Été 2019	/
Poursuite développement parc équipement communal électrique	Zoé et Partner 2018 Ligier, au total 5 véhicules électriques	/	En continu...	/

/ : Information non disponible.

Impact acoustique des actions :

¹ PPI : Programmation Pluriannuelle des Investissements

- ▶ La création d'une zone 30 a un impact direct et significatif sur l'environnement sonore : la circulation automobile est apaisée, la vitesse réduite.
- ▶ Le diagnostic voirie permet d'identifier les secteurs nécessitant un renouvellement de l'enrobé. Les chaussées dont l'enrobé est dégradé sont généralement plus bruyantes.
- ▶ Favoriser l'accès aux transports en commun, et inciter à l'usage des modes doux (cycliste, piéton) ne permet pas de diminuer le niveau sonore car le report modal est encore trop faible pour que cela soit mesurable.
- ▶ L'acquisition par la ville de voitures et matériels électroportatifs permet de diminuer l'impact acoustique des activités des services techniques de la mairie.
- ▶ La création et l'aménagement de parcs et squares ne permettent pas de diminuer les nuisances sonores de la route. Mais ces zones sont des espaces de tranquillité qui permettent de préserver des espaces extérieurs de qualité comme le prévoit la directive.

6.1.1. La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies

S'il est clair que la meilleure prévention contre de nouvelles situations de conflit est de ne pas construire d'habitations le long des axes à fortes nuisances, les contraintes géographiques et économiques et la saturation des agglomérations, entraînent occasionnellement la création de zones d'habitation dans des secteurs jugés bruyants.

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit et classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore.

Le Préfet de département définit 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 DDT conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet.

Les autorités compétentes en matière d'urbanisme doivent reporter ces informations dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme).

Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificat d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Les voies routières dont le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) dépasse 5 000 véhicules/jours sont classées.

La détermination de la catégorie sonore est réalisée sur la base d'un 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 S31-085) à partir des données d'entrée fournies par les gestionnaires (trafic, vitesse, nature du revêtement de chaussée, ...).

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, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants : Niveau de bruit de jour 35 dB(A), Niveau de bruit de nuit 30 dB(A).

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L >81	L >76	d = 300 m
2	76 <L <81	71 <L <76	d = 250 m
3	70 <L <76	65 <L <71	d = 100 m
4	65 <L <70	60 <L <65	d = 30 m
5	60 <L <65	55 <L <60	d = 10 m

Dans le département de la Loire, le préfet a procédé au **classement sonore des infrastructures concernées par arrêtés du 7 février 2011**. Il fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site Internet de la Préfecture à l'adresse suivante : <http://www.loire.gouv.fr/le-classement-sonore-r860.html>

L'Avenue de la Libération est classée en catégorie 3 sur la partie Nord puis en catégorie 4 jusqu'au Sud de la Ville. Ceci implique des contraintes de construction pour une bande de 100 m puis 30 m de part et d'autre de la voie comme précisé dans le PLU (actuellement en cours de révision).

6.1.2. Le schéma de déplacements urbains – outil de planification à l'échelle de l'agglomération visant à protéger l'environnement

La communauté d'agglomération a pour responsabilité d'animer et de mettre en œuvre **le schéma de déplacements urbains (SDU)**, afin entre autres de proposer de réelles alternatives à l'usage individuel de l'automobile, en encourageant certes le recours aux transports en commun, mais aussi au covoiturage ou encore aux modes de transports doux (vélo, marche).

Dans le cadre du SDU, une réflexion a été menée sur la mise en place d'un **plan vélo à l'échelle de l'agglomération**.

Entre octobre 2011 et janvier 2012, une **grande enquête sur le thème des déplacements** a été réalisée par téléphone auprès des habitants du territoire roannais. L'étude avait pour objectif de recenser les déplacements quotidiens sur le périmètre roannais et leurs caractéristiques : destination, parcours, motif du déplacement, mode de transport...

Cette opération, pilotée par l'agglomération, en partenariat avec l'Etat, le Conseil régional et le Conseil départemental de la Loire, a permis de collecter des données actualisées sur lesquelles s'appuyer pour de futurs projets d'aménagement du territoire et de transports, afin d'être en cohérence avec le bassin de vie dans lequel évoluent les habitants.

Dans ce cadre, Roannais Agglomération a engagé les actions suivantes :

- ▶ La société Transdev qui est délégataire de Roannais Agglomération pour les transports publics a engagé des actions pour limiter l'impact acoustique de ses bus :
 - ▶ Utilisation de bus disposant de moteurs moins bruyants.
 - ▶ Equipement des bus par des klaxons appelés avertisseur « piéton » ou « écologique », avec un son plus réduit.
 - ▶ Formation des conducteurs à la conduite rationnelle, la conduite économique. L'impact de ces actions permet de limiter la consommation, ainsi que les nuisances sonores. Exemples : arrêt des moteurs au terminus, utilisation maximale de l'inertie du véhicule, minimiser les accélérations/freinages, etc.

6.2. PROGRAMME D' ACTIONS (DANS LES 5 ANS) 2020-2024

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures prévues pour les cinq années à venir, visant à prévenir (chapitre 5.2.1 qui suit) ou à réduire (chapitre 5.2.2 qui suit) le bruit dans l'environnement.

La Ville du Coteau s'engage à mettre en œuvre les actions préventives et curatives suivantes :

- ▶ Renouvellement de l'enrobé de l'Avenue depuis le Pont de Loire jusqu'au croisement avec la Rue St Marc (300 mètres).
- ▶ Poursuite des comptages de trafics routiers.

7 SUIVI ET IMPLICATIONS DU PPBE

7.1. MISE EN COHERENCE DES OUTILS

Le PPBE, bien que document juridiquement non opposable, est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les gestionnaires et partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants, notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple.

Les documents présentés dans ce chapitre proviennent de **ROANNAIS AGGLOMERATION**. En effet, le PPBE doit s'inscrire dans une complémentarité avec les politiques déjà engagées et en concertation avec les partenaires.

Les stratégies de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire. Ces documents constituent, par certains aspects, des outils privilégiés de prévention et rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

Les documents dont le contenu a été examiné en termes d'incidences sur l'environnement sonore ou sur la qualité acoustique des lieux de vie, sont les suivants :

- ▶ Plan Local de l'Habitat.
- ▶ Plan vélo.
- ▶ Plan Climat Energie Territorial.

7.1.1. Plan local de l'Habitat du Grand Roanne

Le Plan Local de l'Habitat (PLH) 2016-2021 a été approuvé au Conseil Communautaire du 30 juin 2016. Le programme porte sur les 40 communes de Roannais Agglomération.

Le PLH fixe les principes et les objectifs en matière d'habitat. La communauté d'agglomération souhaite à travers le PLH mettre en place les conditions de réussite à un projet de développement répondant aux enjeux locaux visant à :

- ▶ Assurer un développement cohérent du territoire.
- ▶ Développer des logements adaptés, répondant aux attentes et aux capacités des ménages.
- ▶ Préparer un regain démographique et une modification social des habitants.

Afin de répondre aux enjeux locaux, 4 grandes orientations ont été retenues :

1. Intervenir sur le parc existant pour renforcer l'attractivité des centralités
2. Développer une offre diversifiée pour favoriser les parcours résidentiels
3. Promouvoir des solutions innovantes de logements pour personnes âgées
4. Mettre en place un pilotage intercommunal de la politique de l'habitat.

A travers deux Programmes d'Intérêt Généraux, la lutte contre la précarité énergétique et l'adaptation des logements est au cœur de l'engagement de Roannais Agglomération. L'agglomération a prévu d'intensifier son intervention en matière d'amélioration de la performance énergétique avec un objectif de 854 logements rénovés. La rénovation du parc social est également la cible du PLH.

6 fiches actions ont été établies sur le parc existant pour une programmation de plus de 8 millions d'euros sur la durée du programme. Un certain nombre de règlements favorisant la rénovation énergétique existent au sein du PLH (Rénov ta Baraque, rénov ta copro, rénov les locs). Ces actions permettent une meilleure isolation des riverains aux nuisances sonores liées au bruit routier à l'intérieur de leurs habitations.

La localisation des projets d'habitat doit être en adéquation avec le principe de non exposition à du bruit excessif de nouvelles populations. Lors du développement de ces projets, il serait utile de consulter les cartes de bruit des secteurs concernés afin de juger de la nécessité de décider ou non d'actions de prévention des nuisances.

7.1.2. Plan vélo territorial

Le plan vélo communautaire était initialement mis en œuvre sur 6 communes (Roanne, Riorges, Mably, Le Coteau, Villerest et Commelle-Vernay).

Dans la dynamique du Plan vélo national lancé en septembre 2018, Roannais Agglomération a souhaité développer de nouvelles actions en faveur des mobilités actives en déployant un « Plan Vélo » à l'échelle des 40 communes de l'agglomération.

A cet effet Roannais Agglomération a voté une contribution pluriannuelle de 1M€ sur 5 ans dès 2019 :

- ▶ Pour accompagner les communes dans leurs travaux d'aménagement d'infrastructures cyclables par le biais de fonds de concours à hauteur de 40% du coût résiduel des aménagements cyclables proprement dits.
- ▶ Afin de limiter l'usage de la voiture individuelle en ville.
- ▶ Pour stimuler la pratique du vélo et créer un cadre incitatif.

Roannais Agglomération a également voté le 14 janvier 2019 une aide à l'acquisition de vélos ou de scooters à assistance électrique à destination des particuliers.

- ▶ Au 30 avril 2019, 200 particuliers ont bénéficié d'une subvention de 200€ dans la limite de 20% du coût du matériel acquis auprès de prestataires partenaires.

Le « Plan Vélo » entre parfaitement dans le champ d'action pour l'amélioration de l'environnement sonore du territoire et a permis de réaliser des actions en faveur du développement des modes doux.

Le Roannais a désormais sa voie verte sécurisée, balisée et interdite aux véhicules motorisés. A partir du port de Roanne, elle parcourt plus de 25 kilomètres au bord de l'eau pour rejoindre au nord du département les voies vertes de Saône-et-Loire.

Un plan vélo a pour objectif de favoriser la mobilité en vélo et de ce fait réduire les nuisances sonores et la pollution urbaine liée notamment à un trafic automobile trop dense.

Dans le cadre de son schéma de déplacement, la commune prévoit des aménagements spécifiques « mode doux » en cohérence avec la configuration de son territoire et de la qualification de ses rues.



7.1.3. Plan Climat Air Energie Territorial de Roannais Agglomération

Roannais Agglomération est engagé depuis 2007 dans une démarche de transition énergétique avec en appui un Plan Climat Energie Territorial (PCET) sur la période 2009-2014.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dite loi TECV, prévoit que les plans suivants intègrent la composante qualité de l'air et soient recentrés au niveau intercommunal.

Roannais Agglomération a adopté son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) 2016-2021 le 25 février 2016, avant même le décret d'application de la loi TECV du 28 juin 2016.

Ce PCAET s'articule autour des deux enjeux complémentaires que sont l'atténuation de l'impact du territoire sur le climat par la réduction des émissions de GES et la réduction de la vulnérabilité du territoire aux impacts du changement climatique.

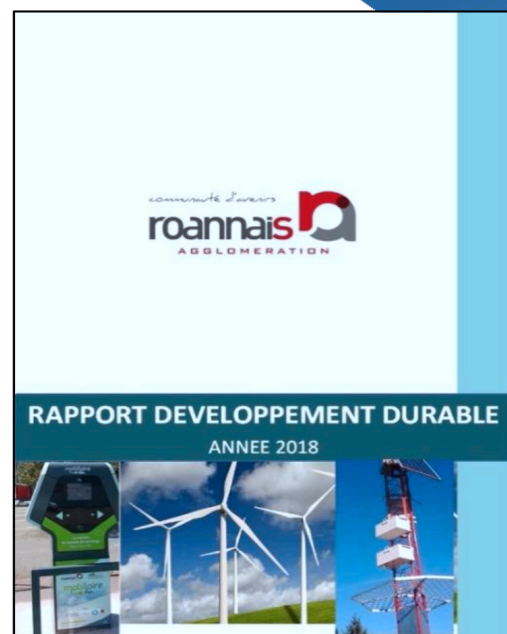
Ce programme, intégré au projet politique de la collectivité, comporte 28 actions aux objectifs ambitieux, à l'horizon 2050 et par rapport au référentiel 2010 :

- ▶ Couvrir la consommation énergétique du territoire par 50% d'énergies renouvelables à l'horizon 2050 (25% à l'horizon 2030).
- ▶ Produire 600 GWh d'énergie renouvelable par an.
- ▶ Baisser la consommation d'énergie annuelle à moins de 1 600GWh.
- ▶ Réduire les émissions de GES de 50 % d'ici 2050.

Le diagnostic 2016 fait ressortir trois secteurs : les transports, qui représentent 28 % de l'énergie consommée (moins 8% par rapport à 2009), l'industrie pour 17% (moins 3% par rapport à 2009), et le résidentiel pour 39% (soit +22% en raison de performance énergétique dégradée, de chauffage essentiellement à partir d'énergies fossiles, etc.).

Certains objectifs du PCAET participent directement à l'amélioration de l'environnement sonore des territoires notamment dans le domaine des aides à l'habitat et à la performance énergétique, ou du développement de la mobilité électrique.

L'Etat a reconnu Roannais Agglomération « Territoire à énergie positive pour la croissance verte » (TEPCV) en 2015 et lui a attribué une enveloppe de 2 millions d'euros de subventions pour la mise en œuvre des actions en faveur de la réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et la production d'énergie renouvelable.



TERRITOIRE À ÉNERGIE POSITIVE POUR LA
CROISSANCE VERTE
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

7.2. ESTIMATION DE LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EXPOSEES

Les actions présentées au travers des documents d'orientation stratégique conduisent à améliorer l'environnement sonore à l'échelle de l'agglomération, et donc de la Ville du Coteau.

L'impact en termes de populations bénéficiant des mesures retenues est indiqué par thématique dans le tableau suivant :

Axe de travail	Population bénéficiant de cette action
Réduire le bruit dans les zones trop exposées	Le nombre de personnes exposées au-delà des valeurs seuils est toujours surestimé dans les cartes de bruit. Après l'application des actions décidées dans le cadre de ce plan, l'ensemble des logements sera très proche des seuils réglementaires, voire en-dessous. Le renouvellement de l'enrobé à venir va améliorer la situation.
Prévenir l'évolution des niveaux de bruit	Ces actions transversales et non localisées sont difficilement quantifiables en termes de population pouvant en bénéficier. L'impact sur les populations est estimé au cas par cas dans les études d'impact réalisées dans le cadre de chacune de ces opérations.
Préserver les espaces extérieurs de qualité	Les personnes ayant accès à ces zones sont les bénéficiaires. Aucun décompte n'est possible.

7.3. SUIVI DU PLAN D' ACTIONS

Le suivi des actions inscrites au PPBE 2020-2024 sera effectué par la direction des services techniques. Un bilan sera réalisé à l'échéance de ce plan en 2024.

A1 Synthèse des remarques du public

Moyen d'expression	Nombre d'avis exprimés
Par mail	2
Par courrier	1
Total :	3

Synthèse avis exprimés

1er avis	La circulation routière est la source principale des nuisances sonores. Il y a peu d'équipements et de moyens pour utiliser des modes doux (voies piétonnes et pistes cyclables). La ville est mal desservie en transport en commun. Les vitesses réglementaires ne sont pas respectées dans l'ensemble de la ville. Les chaussées sont mal entretenues dès qu'on sort de l'hypercentre du Coteau.
2ème avis	Il faut faire respecter la limitation de vitesse à 50 km/h (et à 30 km/h dans certaines zones). Constat : nombreux excès de vitesse, notamment la nuit. Que fait on vis-à-vis des 2 roues dont les pots d'échappement sont très bruyants ?
3ème avis	Constat : nombreux automobilistes roulent trop vite. Il est difficile de traverser la rue (Quai Pierre Sénard) car il n'y a qu'un seul passage clouté en mauvais état.

Catégorie	Thème	Éléments de réponse	Nb d'avis concernés
Équipement	Manque d'aménagement pour les transports doux (voies piétonnes et pistes cyclables)	<u>ACTION DE ROANNAIS AGGLOMERATION</u> Plusieurs actions ont été mises en place en 2019 : Plan vélo avec un budget pluriannuel de 1M€ sur 5 ans + Une aide de 200€ pour l'acquisition de vélos ou scooters à assistance électrique + voie verte <u>ACTION DE LA COMMUNE</u> Aménagements spécifiques "mode doux" dans le cadre du schéma déplacement de la commune	1
	Manque passages piétons sécurisés	L'analyse du schéma de déplacement pourra permettre de prioriser les aménagements à mettre en place	1
Trafic routier	Manque de bus - ville mal desservie	Schéma de déplacements urbains (SDU) afin de proposer des alternatives à l'usage individuel de l'automobile : encouragement recours aux transports en commun, covoiturage et modes de transports doux	1
	Non respect de la vitesse	Des contrôles routiers et de vitesses sont effectués régulièrement. La mise en place de radars pédagogiques supplémentaires est prévu en 2020, des ralentisseurs pourront aussi être envisagés. Poursuite des comptages de trafics routiers (relevé de vitesses simultané)	3
	Chaussées mal entretenues en dehors de l'hyper centre	Diagnostic voirie permet d'identifier les secteurs nécessitant un renouvellement de l'enrobé en cohérence avec le schéma déplacement de la commune	1
	2 roues	Le maire peut demander à la police, aux brigades de contrôle technique de la police nationale, ou aux équipes anti nuisances de la gendarmerie, d'intervenir en cas de gêne (contrôle, verbalisation)	1