

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier de Roannais Agglomération (42)

Etude réalisée pour le compte de :

ROANNAIS AGGLOMERATION



SOLDATA
ACOUSTIC

Sommaire

Résumé non technique	3
1. Introduction	4
1.1 Contexte réglementaire et local	4
1.2 Démarche de réalisation	6
1.3 Identification des acteurs concernés et partenaires	6
1.4 Quelques notions sur les indicateurs	7
1.5 Méthodologie d'élaboration d'un PPBE	7
2. Synthèse et analyse des cartes de bruit	8
3. Objectifs de réduction du bruit dans les zones en dépassement	10
4. Définition et détermination des zones calmes	10
5. Recensement des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir	11
5.1 Actions réalisées depuis 10 ans	11
5.2 Programme d'actions (dans les 5 ans)	14
6. Suivi et implications du PPBE.....	15
6.1 Mise en cohérence des outils	15
6.2 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	19
6.3 Suivi du plan d'actions	19
<i>Annexe 1. Synthèse des remarques du public.....</i>	<i>20</i>
<i>Planche 1 - Linéaire routier concerné par le PPBE de Roannais Agglomération</i>	<i>5</i>
<i>Planche 2 - Exemple de carte de bruit réalisée par la DDT – Lden.....</i>	<i>8</i>

	<i>Ind</i>	<i>Date</i>	<i>Rédaction</i>	<i>Vérification</i>	<i>Approbation</i>
Révisions	A	03.07.15	J. GOULEME	A. MOULIN	A. DAVID
	B	17.07.15	J. GOULEME	J. VIOLLEAU	G. FAROTTO
	C	14.08.15	J. GOULEME	A. MOULIN	G. FAROTTO
	D	26.11.15	J. GOULEME	A. MOULIN	J. TONETTI

Résumé non technique

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) élaboré par Roannais Agglomération concernant le réseau routier 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 et intercommunales dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, par l'Etat en 2013 et approuvée par le Préfet le 9 décembre 2013.

Ce PPBE a été mis à disposition du public durant 2 mois avant d'être approuvé en conseil municipal. Aucune remarque n'a été formulée (copie du registre en annexe 1).

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 réalisation du PPBE a pris appui sur :

- Les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l'environnement sonore avec identification des nuisances rue Louise Michel.
- La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par la communauté d'agglomération et ses partenaires.
- L'analyse des projets du territoire.
- Une interaction avec les services et partenaires.

Les actions de l'agglomération reportées au plan concernent les aspects suivants :

- Mise en place d'un nouvel enrobé et comptage trafic de la rue Louise Michel.
- Collaboration avec les différents aménageurs de plusieurs projets prévus sur le territoire.

Par-delà les objectifs portés par le PPBE de Roannais Agglomération, 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.

Les villes de Roanne et Le Coteau 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 réglementaire et local

Dans le cadre de l'application de la **directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement**, les gestionnaires d'infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour doivent se doter d'une carte stratégique du bruit et d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). L'Etat a confié au CEREMA¹ la réalisation des cartes de bruit de l'ensemble du réseau routier du département de la Loire (voies communales, départementales et nationales).

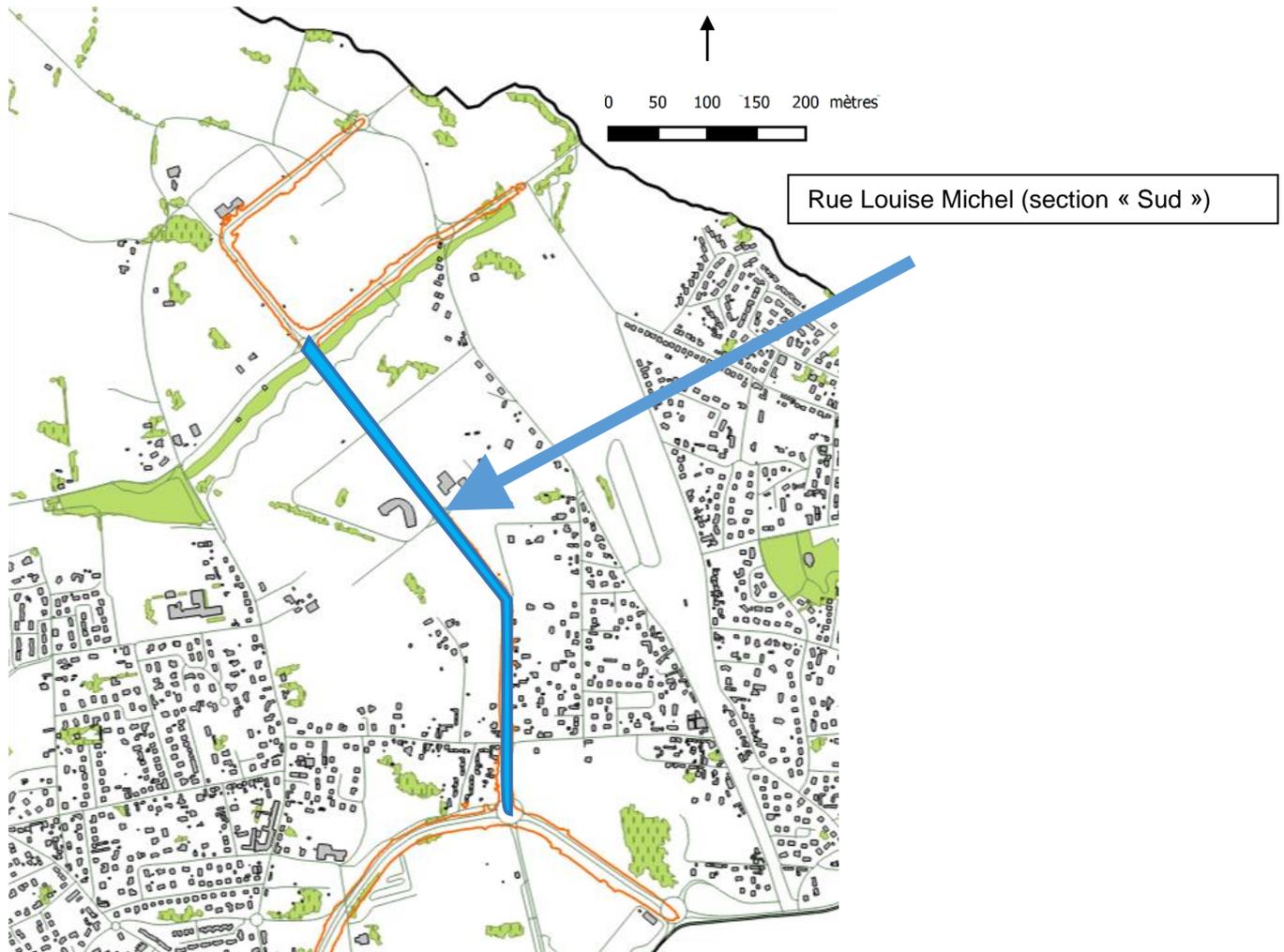
L'Etat a approuvé le 9 décembre 2013 **les cartes stratégiques de bruit** réalisées en 2013. Celles-ci sont disponibles sur le site Internet de la préfecture : <http://www.loire.gouv.fr/que-sont-les-cartes-de-bruit-strategiques-a3921.html>.

Au titre de compétences de Roannais Agglomération, et plus particulièrement de la compétence "développement économique", **seule la rue Louise Michel (voie de desserte de la zone d'aménagements concertés "Demi-lieue, Vilette), située sur la commune de Riorges**, est concernée d'après l'Etat par le seuil de 8 200 véhicules/jour, (sur le tronçon situé entre le giratoire de la rocade Ouest et la rue Michel Rondet).

¹ CEREMA : Centre d'Études et d'Expertise pour les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement.

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

Planche 1 - Linéaire routier concerné par le PPBE de Roannais Agglomération



Roannais Agglomération élabore son plan de prévention avec le soutien de Soldata Acoustic, 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 Démarche de réalisation

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 services de l'agglomération.

Dans un premier temps, à partir de mai 2015, 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 25 septembre au 25 novembre 2015 inclus.

Un registre permettant de consigner des observations était à disposition dans les locaux de Roannais Agglomération. Le PPBE finalisé, doit intégrer les remarques du public, et être arrêté par le Conseil Communautaire. Une mise en ligne du document est prévue à l'issue de la démarche.

1.3 Identification des acteurs concernés et partenaires

Roannais Agglomération est l'autorité compétente pour la mise en place et le suivi de lutte contre les nuisances sonores et pour la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion des zones d'activités industrielles, dont la rue Louise Michel constitue une voirie de desserte.

L'agglomération 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.
- Les communes de Roanne et Le Coteau sont impliquées en qualité d'autorité compétente le long des voies communales concernées par un PPBE.
- La commune de Riorges, sur laquelle se trouve la rue Louise Michel.
- La population est associée à la démarche à travers la mise à disposition des cartes de bruit et du PPBE.

Le PPBE de Roannais Agglomération est un outil de concertation et de réflexion sur les leviers d'actions envisageables pour réduire et/ou prévenir l'excès de bruit lié au réseau routier géré par l'Agglomération.

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 Quelques 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 Méthodologie d'élaboration d'un PPBE

Outils à disposition :

Afin d'établir le PPBE, Roannais Agglomération a utilisé les données d'entrée et de sortie des cartes de bruit réalisées par le CEREMA. Soldata Acoustic a exploité les éléments au format SIG à l'aide du logiciel ArcGIS® d'ESRI.

Détermination des enjeux :

L'analyse des cartes de bruit s'est focalisée sur les axes pour lesquels des habitants ou établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites définies par les textes.

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 calmes.

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. La mesure peut se situer à la source, sur le chemin de propagation et/ou au niveau du bâtiment sensible.

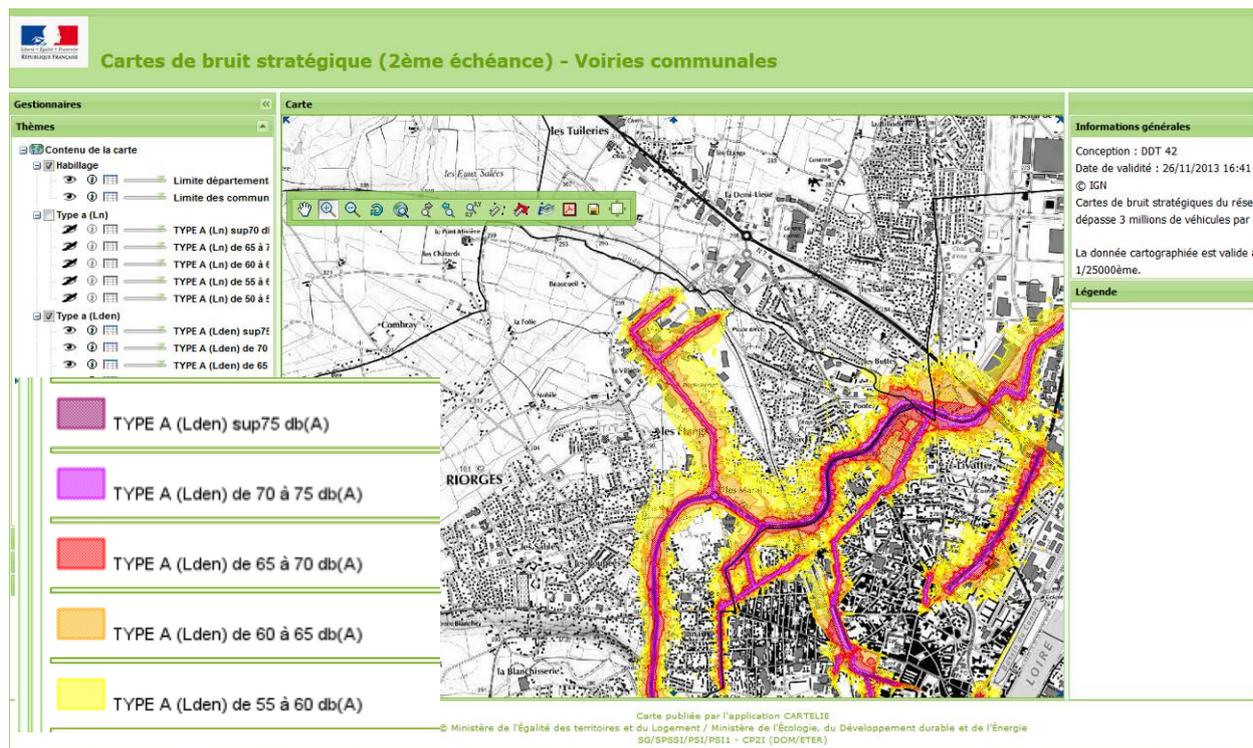
Le choix d'une action plutôt qu'une autre est proposé en fonction d'une analyse technico-économique et/ou d'une possible opportunité.

2. Synthèse et analyse des cartes de bruit

Les cartes de bruit stratégiques réalisées par l'Etat en 2013 constituent un premier 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



Les cartes de bruit ont été réalisées soit sur la base de données de comptages communiquées par les gestionnaires, soit sur la base d'hypothèses utilisées pour le classement sonore des voies. Les vitesses réglementaires propres à chaque type de véhicule ont été exploitées (véhicules légers ou poids lourds).

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®.

L'affectation des populations à chaque bâtiment est faite par le CEREMA à partir des données sociodémographiques (recensement et ratio moyen de population par logement) fournies par l'INSEE et la DGFIP (données MAJIC) millésime 2009.

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.

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

Selon la cartographie réalisée par l'Etat, la population située le long des voiries de Riorges, incluant la section de la rue Louise Michel gérée par Roannais Agglomération, est potentiellement soumise à des dépassements en raison du bruit routier (selon l'indicateur Lden).

Le résumé non technique indique que 3 personnes sont possiblement exposées au-delà du niveau seuil suivant l'indicateur Lden. Aucun dépassement n'est constaté en période de nuit (Ln) et aucun établissement sensible n'est potentiellement soumis à des dépassements.

Les statistiques issues du résumé non technique de l'Etat ne distinguent pas les sections routières relevant de la compétence de Roannais Agglomération et de la Ville de Riorges. Ces données sont donc présentées à titre informatif.

De plus, l'analyse des données issues des cartes de bruit montre que les dépassements constatés sont relativement faibles.

3. Objectifs de réduction du bruit dans les zones en dépassement

Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs.

Plusieurs 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 la rue Louise Michel pour être en dessous de cette valeur seuil.

4. Définition et détermination des zones calmes

La préservation des zones calmes fait partie des 3 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.

Selon le code de l'environnement (article L572-6), les zones calmes sont définies comme des "espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues".

Une zone calme est donc considérée comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures de transports ou sites industriels bruyants. Elle est susceptible d'accueillir en revanche diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, divertissements...).

Roannais Agglomération ne dispose pas de la compétence pour la gestion de ce type d'espace. Aussi aucune zone calme n'est définie dans le cadre de ce PPBE.

5. Recensement des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à 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.

Dans ce cadre, un questionnaire a été remis, début juin 2015, aux différents services de l'Agglomération. Les réponses sont présentées ci-après.

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

Les PPBE Etat 1^{ère} et 2^{ème} échéance ainsi que le PPBE du Conseil Départemental de la Loire de 1^{ère} échéance ne concernent aucune voie relevant de la compétence de Roannais Agglomération.

5.1 Actions réalisées depuis 10 ans

Roannais Agglomération gère un réseau routier limité (environ 14 km) et essentiellement situé dans les zones économiques comportant peu d'habitations. Les nuisances sonores liées à ces voies ne constituent donc pas un enjeu important du territoire.

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.

5.1.1 La protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes fixent les seuils réglementaires à ne pas dépasser.

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

Usage et nature	LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Établissement d'enseignement	60 dB(A)	-
Établissement de soin, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	-

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique) :

- Infrastructures concernées : infrastructures routières et toutes les maîtrises d'ouvrages (RN, RD, VC ou communautaire, concédée ou non).
- Horizon : respect sans limite de temps (concrètement prise en compte à 20 ans).

Tous les projets d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes pilotés par Roannais Agglomération qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements. Certains de ces projets font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux

Roannais Agglomération (anciennement Grand Roanne Agglomération) était porteur du projet de Création du boulevard Ouest. L'aménagement du Boulevard Ouest s'est accompagné d'un programme de mise en place d'écrans acoustiques. Cette voie créée entre 1995 et 2002 a été transférée au Département en mars 2015. Depuis, l'agglomération n'a pas eu à gérer de nouveaux projets susceptibles de générer des nuisances sonores. Le coût des protections est non disponible.

5.1.2 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 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-des-voies-routieres-et-a3829.html>. Ce classement sonore fait l'objet d'un réexamen et le cas échéant d'une révision tous les 5 ans.

La rue Louise Michel est classée en catégorie 4. Ceci implique des contraintes de construction pour une bande de 30 m de part et d'autre de la voie comme précisé dans le PLU de Riorges.

5.1.3 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 :

- Une piste cyclable a été aménagée le long de la rue Louise Michel afin de faciliter l'usage des modes doux. Cette piste a été aménagée en 1998 lors de la création de la rue.
- 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.

5.2 Programme d'actions (dans les 5 ans)

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.

Roannais Agglomération s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 10 ans, en particulier en ce qui concerne sa participation à la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres (communication à la DDT des nouvelles hypothèses sur les voies déjà classées et la présence de nouvelles voies à classer), comme le suggère la circulaire du 25 mai 2004.

L'agglomération mettra également en œuvre les actions curatives suivantes :

- Afin de faciliter l'usage des transports en commun et le covoiturage plusieurs actions sont à l'étude dont une aire de covoiturage envisagée avec le Département à Villemontais.
- L'enrobé de la rue Louise Michel sera renouvelé en 2015 pour un budget estimé à 96 000 €. L'enrobé actuel a 17 ans et une meilleure performance acoustique est attendue du nouveau revêtement. Le gain attendu théorique sera modeste (de 1 à 2 dB(A)).
- Dans le cadre de ce PPBE, un comptage routier a été réalisé en 2015 afin de s'assurer que la voie supporte effectivement un trafic routier supérieur à 8 200 véh./jour (Les résultats font apparaître un peu plus de 8 300 véh./jour). Il sera renouvelé pour contrôler l'évolution du trafic.

6. Suivi et implications du PPBE

6.1 Mise en cohérence des outils

Le PPBE, bien que document non opposable **au niveau du droit** 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 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.
- Enquête ménage déplacements.
- Plan climat-énergie territorial.
- Programme d'Intérêt Général.

6.1.1 Plan local de l'Habitat du Grand Roanne

Le Plan Local de l'Habitat (PLH) 2008-2014 a été approuvé lors du Conseil communautaire du Grand Roanne du 23 février 2009. Son terme était fixé au 9 mai 2015 mais il a fait l'objet d'une prorogation le 2 décembre 2014 pour la période allant du 10 mai 2015 au 31 décembre 2015.

La procédure d'élaboration du prochain programme local de l'habitat a débuté en mars 2014 pour un objectif d'approbation au 1^{er} janvier 2016.

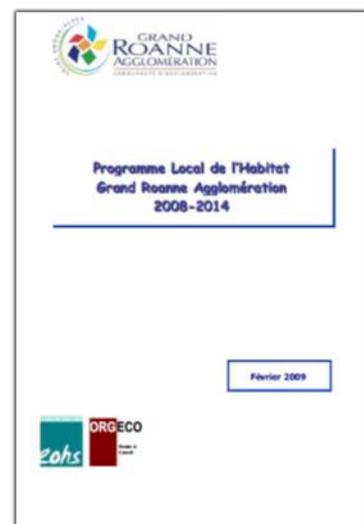
Le nouveau programme portera sur les 40 communes de Roannais Agglomération.

La PLH fixe les principes et les objectifs en termes d'habitat. Ces derniers sont particulièrement sensibles au bruit et sont à préserver du bruit actuel et des éventuelles sources de nuisances à venir.

L'une des actions qui porte sur le parc privé concerne une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH RU) **sur le quartier Mulsant Canaux**.

Il s'agit de réhabiliter et de requalifier globalement ce secteur ancien en intervenant aux différentes échelles de la trame urbaine. **Les deux communes de Roanne et de Riorges concernées devaient faire l'objet notamment de réfection des façades et d'aménagement d'espaces publics.**

Une autre action du PLH nommée OPAH « Cœur d'Agglomération » ou « Programme d'Intérêt Général » a pour objectif de renforcer l'action publique dans le parc privé sur les secteurs les plus sensibles du territoire notamment sur l'éradication de l'habitat indigne. L'objectif est de réhabiliter 250 à 300 logements sur 5 ans à compter de 2008.



L'action sur le parc HLM a pour objectif d'améliorer le parc existant en réhabilitant, détruisant et reconstruisant un certain nombre d'immeubles et résidences HLM.

La qualité des logements neufs et le renouvellement urbain participent à la diminution des nuisances sonores pour les riverains des axes principaux de circulation.

Enfin l'action n°10 porte sur la qualité environnementale de l'habitat. L'objectif de cette action est d'inscrire la politique locale de l'habitat dans une perspective de développement durable dont la prise en compte des nuisances sonores.

Pour 2013, cette action s'est effectuée en direction de deux axes :

- Appel à projet copropriété : l'objectif était de retenir, suite à un appel à projets, une ou plusieurs opérations exemplaires en termes d'exigences thermiques.
- L'opération *Isolez Malin* : ce dispositif permettait aux propriétaires d'isoler leur maison pour éviter le gaspillage énergétique (changement des menuiseries, isolation des combles/toitures, isolation des murs extérieurs, ventilation et isolation du plancher bas).

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. C'est l'objet de l'une des actions du présent PPBE.

Nota :

Ce plan arrive à son terme en 2015 et est en cours de révision. L'élaboration du PPBE est menée sur cette même période. Les actions du futur PLH en faveur du bruit pour les 5 prochaines années ne peuvent donc pas être inscrites dans ce document, car elles ne sont pas encore actées.

6.1.2 Plan vélo – 6 communes de l'agglomération

Le plan vélo communautaire a été actif du 11 mai 2011 au 12 janvier 2015. Le plan vélo était mis en œuvre sur les communes de **Roanne**, Riorges, Mably, Le Coteau, Villerest et Commelle-Vernay afin de limiter l'usage de la voiture individuelle en ville.

Il déclinait les champs d'intervention de la Communauté d'Agglomération en matière d'itinéraire cyclable, les objectifs à atteindre, les propositions sur le réseau cyclable accompagnées des estimations financières. En complément, il présentait des fiches sur les services et les actions complémentaires qui pourraient être mis en place.

Ce plan entrait 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.

Dans le cadre de la démarche globale de développement durable engagée par l'agglomération, via le Plan climat énergie territorial (lancé début 2010) et le Plan vélo, un **guide du cycliste urbain** a été établi (voir photo ci-contre. Guide téléchargeable sur le site Internet de Roannais Agglomération [http://www.roannais-agglomeration.fr/index.php/Plan-v%
c3%a9lo?idpage=453&afficheMenuContextuel=true](http://www.roannais-agglomeration.fr/index.php/Plan-v%c3%a9lo?idpage=453&afficheMenuContextuel=true)).



Ce guide donne des conseils pour circuler facilement à tous les habitants qui souhaitent utiliser le vélo en ville et contribuer au développement durable dont l'amélioration de l'environnement sonore fait partie intégrante.

6.1.3 Enquête ménage déplacements – Roannais Agglomération

Entre octobre 2011 et janvier 2012, une grande enquête sur le thème des déplacements a été réalisée par téléphone **auprès de plus de 3 000 habitants des 6 communes du Grand Roanne**.

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, etc.

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.

La **perception du bruit** par les habitants lors de l'enquête était la suivante : 2 habitants sur 5 considéraient qu'il s'agissait d'un problème important.



6.1.4 Plan climat-énergie territorial du Grand Roanne

Un Plan Climat-Energie Territorial (PCET) est une démarche de développement durable axée spécifiquement sur la lutte contre les changements climatiques.

Grand Roanne Agglomération a décidé d'adopter officiellement son Plan climat énergie territorial le 2 mars 2009.

Le Plan Climat Énergie Territoire vise trois objectifs :

- Réduire les émissions globales du territoire de 10 % en 2014 et de 20 % en 2020.
- À plus long terme, inscrire l'agglomération dans la dynamique « facteur 4 » qui a pour objectif de diviser par quatre les émissions à l'horizon 2050.
- Coordonner l'ensemble des dispositifs publics existants et les différentes actions menées sur le territoire en faveur du développement durable.

Le PCET vient s'intégrer au projet politique de la collectivité.

Grand Roanne Agglomération s'est engagée dès 2007 dans la réalisation d'un bilan carbone qui a permis d'identifier les domaines dans lesquels il était prioritaire d'agir.

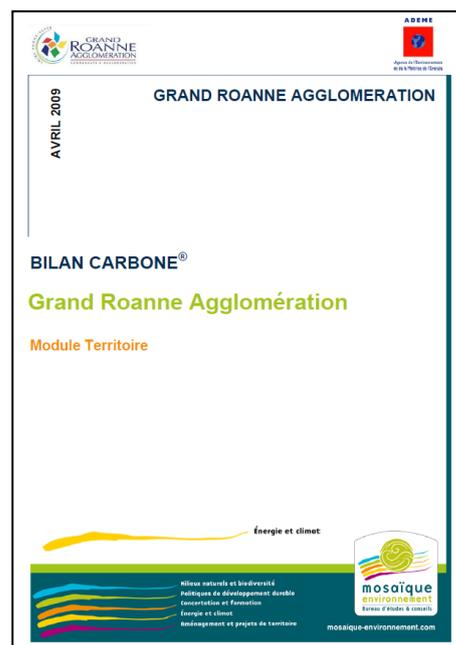
Les 36 actions retenues dans le plan ont pour but de sensibiliser et informer le grand public et les professionnels, de diminuer le recours aux énergies fossiles, de soutenir et de promouvoir les énergies renouvelables, d'accompagner les acteurs privés dans leur lutte contre les GES et de soutenir des opérations exemplaires et innovantes en la matière. Certaines de ces actions ont déjà commencé à être mises en œuvre par l'agglomération, notamment dans le domaine du logement, à travers l'appel à projets copropriétés, l'opération Plein soleil ou encore le diagnostic thermique du parc de logement social débuté fin 2009.

Dans ce bilan énergétique trois secteurs ressortent : les transports, qui représentent 36 % de l'énergie consommée, l'industrie pour 20%, et le résidentiel (17%).

Certains objectifs du PCET devraient directement participer à l'amélioration de l'environnement sonore des territoires.

A noter :

Roannais Agglomération est l'une des 212 collectivités retenues parmi 500 par l'Etat dans le cadre de son appel à projets « Territoire à énergie positive pour la croissance verte » (TEPCV). A la clé, 500 000 à 2 millions d'euros de subventions pour mettre en œuvre des actions visant entre autres la réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et la production d'énergie renouvelable. Une délégation de l'agglomération a été reçue à l'Élysée le 20 avril 2015. (source : *Roannais Mag* n°11 de mai 2015).



6.1.5 Programme d'Intérêt Général (PIG) de Roannais Agglomération

Le PIG aide les propriétaires modestes à améliorer le confort de leur logement permettant un volant d'activité aux entreprises locales. Un double bénéfice qui fait tout le succès du dispositif, dans lequel Roannais Agglomération aura investi 1 471 000 d'euros d'ici 2017.

L'objectif du PIG est de **rénover 300 logements par an** dans l'agglomération entre avril 2014 et mars 2017.

La rénovation et l'isolation des logements participent à la réduction de l'exposition des riverains aux nuisances sonores urbaines.

6.2 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées

Les actions présentées au travers des documents d'orientation stratégique conduisent à améliorer l'environnement sonore à l'échelle de l'agglomération.

Concernant la rue Louise Michel, plusieurs habitations avaient été identifiées comme potentiellement exposées à de faibles dépassements. Le changement de revêtement améliorera la situation. A terme aucune habitation ne devrait être au-dessus des niveaux seuils. Une mesure de bruit pourrait alors être réalisée pour vérifier l'efficacité de cette action.

6.3 Suivi du plan d'actions

Le suivi des actions inscrites au PPBE sera effectué par le Pôle Environnement de Roannais Agglomération. Un bilan sera réalisé à l'échéance de ce plan en 2020.

Annexe 1. Synthèse des remarques du public

Le PPBE a été mis en consultation du 25 septembre au 25 novembre 2015 dans les locaux de l'agglomération.
Aucune remarque n'a été inscrite au registre.



Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier de Roannais Agglomération (42)

**Registre de consultation de la population
du 25 septembre 2015 au 25 novembre 2015 inclus**

Clôturé le : *26/11/2015* *Sans observation*
Le Président de Roannais Agglomération *pages 3 à 20 vides*
Y. Nicolin

Signature : Le Président,

pour le Président et par délégation,
le Vice-Président délégué
à la gestion patrimoniale
et à la voirie

Jean-Louis Desbenoit

