



**PLAN DE PREVENTION DU BRUIT
DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)
(3^{ème} échéance - 2019)**

**Ville de MONTLUÇON
2019-2024**

SOMMAIRE

1. Le résumé non technique	3
2. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE	4
3. Quelques notions sur le bruit	5
4. Le diagnostic territorial	7
5. Les objectifs de réduction du bruit	12
6. Les zones de calme	15
7. Les mesures réalisées depuis 10 ans (2003-2013) par Montluçon	15
8. Les mesures réalisées depuis 10 ans (2003-2013) par les autres maîtres d'ouvrages	17
9. PPBE (Phase 1), rappel des actions engagées	16
10. PPBE (Phase 2), rappel des actions engagées	19
11. Les mesures envisagées sur les 5 ans (2019-2024) relevant de la compétence de Montluçon	20
12. Les financements	20
13. L'impact des mesures	20
14. La consultation du public	20

1. Le résumé non technique

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est un document rendu obligatoire par la directive européenne 2002/49/CE pour les gestionnaires de voiries dont le trafic routier annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit un trafic journalier moyen de 8 200 véhicules par jour.

La Ville de Montluçon est concernée pour les voiries communales suivantes:

- Rue Albert Einstein
- Rue Beaulieu
- Rue Camille Desmoulins
- Boulevard de Courtais
- Avenue de l'Europe
- Rue des Faucheroux
- Quai Favières
- Av. des Guineberts
- Av. Jean Nègre
- Boulevard Ledru-Rollin
- Avenue Léon Blum
- Quai de la Liberation
- Rue Marcel Paul
- Rue Pierre et Marie Curie
- Rue Pablo Picasso
- Rue Paul Constans
- Av. Pierre Villon
- Quai Rouget de Lisle
- Rue du Faubourg St-Pierre
- Rue de Verrerie

Pour information:

La Ville de Montluçon est également concernée par les voiries départementales suivantes:

- RD 72, Rue Apienne.
- RD 301 Rue de Pasquis.
- RD 943 Boulevard Allende.
- RD 916 Rue des Droits de l'Homme.
- RD 2144 Ave John Kennedy.
- RD 2144 Rue Mme de Stael.
- RD 2144 Rue du Docteur Francillon.
- RD 2144 Rue Pomparoux.
- RD 2144 Ave du 8 mai 1945 (en partie) + Désertines.
- RD 2144 Ave du Général de Gaulle.
- RD 2371 Ave du 8 mai 1945 (en partie) + Désertines.

Les cartes stratégiques de bruit réalisées par le bureau d'étude CERTIO/APAVE et approuvées par le Préfet de l'Allier permettent d'identifier les voiries dont le niveau sonore dépasse les valeurs limites réglementaires.

Les objectifs du PPBE sont de prévenir les effets du bruit, réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit et protéger les zones calmes. Le PPBE recense les actions menées et présente les actions à venir. Il s'appuie sur les éléments de diagnostic qui émergent de la cartographie stratégique du bruit et doit être élaboré en cohérence avec les documents d'urbanisme existants sur le territoire (SCOT, PLU communal) qui sont opposables.

2. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Il s'agit de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) au niveau local. Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

En ce qui concerne les infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, les cartes de bruit sont arrêtées par le représentant de l'Etat dans le département et le PPBE par l'organe délibérant de l'intercommunalité gestionnaire.

La Ville de Montluçon possède des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, l'approbation des cartes de bruit relève donc de l'autorité du Préfet du département de l'Allier. L'élaboration et l'approbation du PPBE relèvent du gestionnaire de voiries, donc de la Ville de Montluçon.

Les cartes de bruit de Montluçon ont été approuvées par le Préfet du département de l'Allier en date du 07 décembre 2018. Elles concernent l'intégralité du territoire communal et permettent d'évaluer l'exposition au bruit des populations. Elles sont consultables sur le site Internet de la préfecture de l'Allier : <http://www.allier.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-de-la-3eme-echeance-a2552.html>.

Le PPBE 3^{ème} échéance s'inscrit dans la continuité des cartes de bruit du PPBE 2^{ème} échéance. Il consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs et à préserver d'éventuelles zones de calme.

Montluçon a élaboré son PPBE 1^{ère} échéance en 2012 et a été approuvé en séance du conseil municipal le 04/10/2012. Montluçon a élaboré son PPBE 2^{ème} échéance et a été approuvé en séance du conseil municipal le 18/12/2014.

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

3. Quelques notions sur le bruit

Le son

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

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

Perception	Echelles	Grandeurs Physiques
Force Sonore (pression acoustique)	Fort Faible	Intensité I Décibel, décibel (A)
Hauteur (Son Pur)	Aigu Grave	Fréquence f hertz
Timbre (son complexe)	Aigu Grave	Spectre
Durée	Longue Brève	Durée LAeq (niveau moyen équivalent)

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

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

Le bruit

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

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

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB). Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ).

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB. L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière: le décibel pondéré A ou dB (A).

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

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

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	C'est augmenter le niveau sonore de	C'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	Très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB
4	6 dB	Nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	De manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100 000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

effets auditifs		dB	conversation	
Turbo reacteur	Troubles de l'oreille		130		Ateliers très
Seuil de la douleur	Bruits	120	Impossible	bruyants (protection individuelle nécessaire)
Riveteuse	insupportables	110		
Marteau pilon	(douloureux)	100	En criant	Ateliers très bruyants
Motos sans silencieux	Bruits très pénibles	90	Difficile	Ateliers courants
Réfectoire bruyant	Bruyant	80	En parlant fort	Appartement avec télévision
Bureau dactylo	Bruits courants	70		
Rue tranquille	Calme	60	A voix normale	Appartement bruyant
Jardins calmes		50		Appartement calme
Voiliers	Silencieux (très calme)	40		
Seuil d'audibilité	silence anormal	30	A voix basse	Studio d'enregistrement
		20		
		10		
		0		

Les principaux effets du bruit sur la santé:

Perturbations du sommeil: à partir de 30 db(A) (durée plus longue d'endormissement, éveils nocturnes prolongés ou éveil prématuré, ...),

Interférence avec la transmission de la parole : à partir de 45 db(A),

Effets psycho physiologiques : à partir de 70 db(A) (temporaire ou permanent : effets cardiovasculaires, hypertension, ...),

Effets sur les performances,

Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne,

Effets biologiques extra-auditifs : le stress,

Déficit auditif dû au bruit : 80 db(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu du travail.

4. Les objectifs de réduction du bruit

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

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

où Ld est le niveau sonore LAeq (6h-18h) dit de journée, dans le Lden il est pris tel quel ;

Le est le niveau sonore LAeq (18h-22h) dit de soirée, dans le Lden il est pondéré par 5dB ;

Ln est le niveau sonore LAeq (22h-6h) dit de nuit, dans le Lden il est pondéré par 10dB.

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

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

La directive européenne ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition française fixe les valeurs limites au-delà desquelles les niveaux d'exposition au bruit sont jugés excessifs et susceptibles d'être dangereux pour la santé humaine.

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

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements d'enseignement et de soins/santé.

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

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

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

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

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

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont:

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

locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine. Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

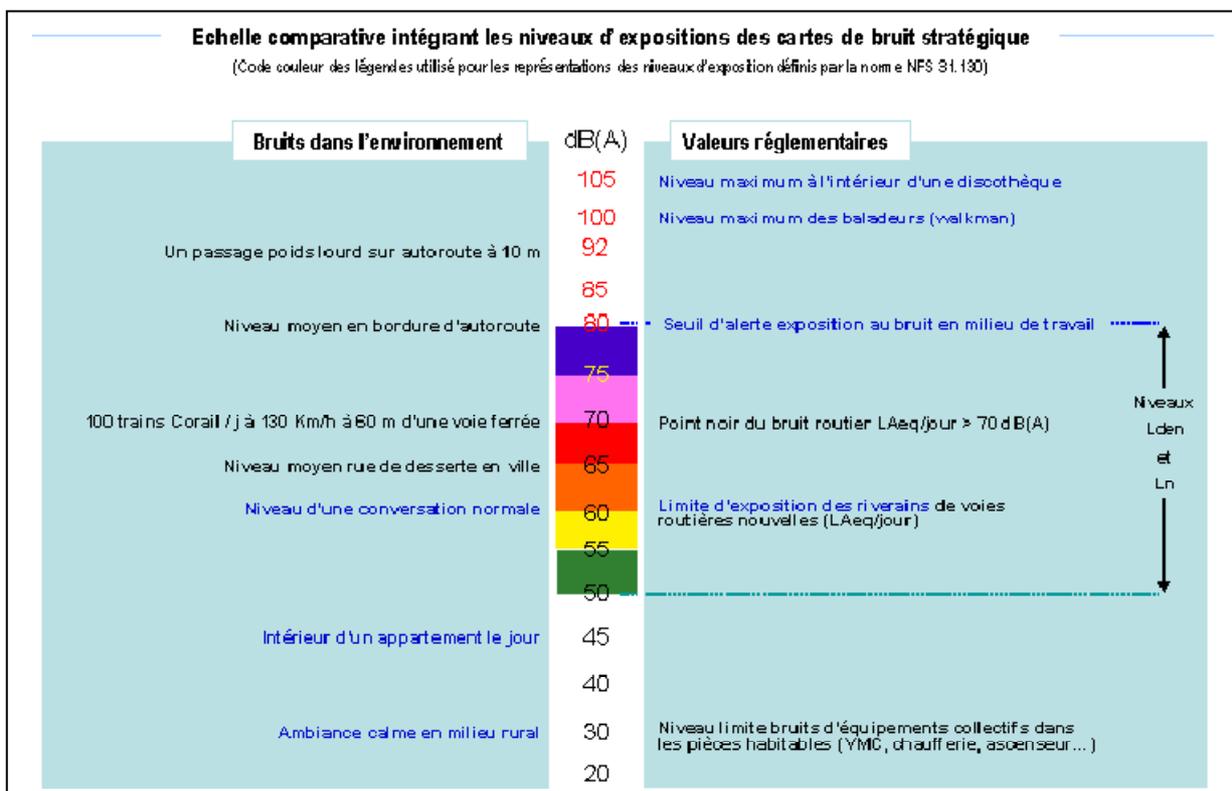
5. Le diagnostic territorial

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

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

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

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne L_{den} (pour les 24 heures) et L_n (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.



Il existe quatre types de cartes stratégiques du bruit:

	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Lden- dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >75 70-75 65-70 60-65 55-60 	<p>Carte de type « a » indicateur Lden</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Ln - db(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >70 65-70 60-65 55-60 50-55 	<p>Carte de type « a » indicateur Ln</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne) par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> <ul style="list-style-type: none"> 	<p>Carte de type « b »</p> <p>Cette carte représente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Lden>68 <p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ln>62 	<p>Carte de type « c » indicateurs Lden et Ln</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon les indicateurs Lden (période de 24h) et Ln (période nocturne).</p>

Toutes ces cartes sont consultables sur le site Internet de la préfecture de l'Allier:
<http://www.allier.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-de-la-3eme-echeance-a2552.html>.

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

Sources d'origine routière:

- Rue Albert Einstein
- Rue Beaulieu
- Rue Camille Desmoulins
- Boulevard de Courtais
- Avenue de l'Europe
- Rue des Faucheroux
- Quai Favières
- Av. des Guineberts
- Av. Jean Nègre
- **Boulevard Ledru-Rollin*** (Erreur de dénomination ou localisation).

***nota:** les données concernant le Boulevard Ledru Rollin n'ont pas été intégrées par la ville de Montluçon, car d'une part ce Boulevard n'existe pas à Montluçon et d'autre part le nombre de personnes exposées est disproportionné par rapport à la réalité du terrain.

- Avenue Léon Blum
- Quai de la Libération
- Rue Marcel Paul
- Rue Marie et Pierre Curie
- Rue Pablo Picasso
- Rue Paul Constans
- Av. Pierre Villon
- Quai Rouget de Lisle
- Rue du Faubourg St-Pierre
- Rue de Verrerie

Les autres sources de bruit (voies ferrées, aérodrome, activités industrielles) n'engendrent pas de nuisances particulières (ou excessives) sur le territoire de Montluçon.

Compte tenu du diagnostic réalisé sur l'ensemble du territoire Montluçonnais, il n'a pas été identifié d'autres types de sources de bruit marquantes que celles prévues par la directive pour l'élaboration de son PPBE.

Tableau n°6: Nombre de personnes exposées le jour.

Axes (VC) MONTLUÇON	Nombre de personnes exposées - Lden en dB(A)					
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75-...]	> valeurs limites
Rue Albert Einstein	10	11	0	0	0	-
Rue Beaulieu (de)	31	25	9	0	0	-
Rue Camille Desmoulins	33	20	0	0	0	-
Pont du Châtelet	19	4	0	0	0	-
Boulevard de Courtais	326	257	66	0	0	4
Avenue de l'Europe	31	11	3	0	0	-
Rue des Faucheroux	40	39	8	0	0	-
Quai Favières	38	32	3	0	0	-
Av. des Guineberts	46	28	1	0	0	-
Avenue Jean Nègre	174	32	3	0	0	-
Boulevard Ledru Rollin	170	120	10	0	0	0
Avenue Léon Blum	110	30	0	0	0	-
Quai de la Liberation	51	57	1	0	0	-
Rue Marcel Paul	20	6	0	0	0	-
Rue Marie et Pierre Curie	36	30	3	0	0	-
Rue Pablo Picasso	17	0	0	0	0	-
Rue Paul Constans	169	114	29	0	0	3
Avenue Pierre Villon	25	11	0	0	0	-
Quai Rouget de Lisle	63	43	2	0	0	-
Pont St. Jacques	0	0	0	0	0	-
Rue du Faubourg St. Pierre	82	65	5	0	0	-
Rue de Verrerie	58	38	17	0	0	3
TOTAL	1379	853	150	0	0	10

Tableau 6 : Estimation de l'exposition des populations pour les VC de Montluçon - Lden en dB(A).

Les nombres totaux (Par catégories) ont été modifiés du fait du retrait du Boulevard Ledru Rollin

Tableau n° 7: Nombre de personnes exposées la nuit.

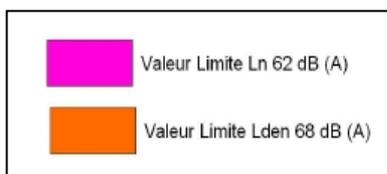
Axes (VC) MONTLUÇON	Nombre de personnes exposées - Ln en dB(A)					
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-...]	> valeurs limites
Rue Albert Einstein	11	0	0	0	0	-
Rue Beaulieu (de)	27	9	0	0	0	-
Rue Camille Desmoulins	22	2	0	0	0	-
Pont du Châtelet	4	0	0	0	0	-
Boulevard de Courtais	256	62	0	0	0	-
Avenue de l'Europe	11	3	0	0	0	-
Rue des Faucheroux	34	3	0	0	0	-
Quai Favières	33	2	0	0	0	-
Av. des Guineberts	21	0	0	0	0	-
Avenue Jean Nègre	23	2	0	0	0	-
Boulevard Ledru Rollin	0	0	0	0	0	-
Avenue Léon Blum	25	0	0	0	0	-
Quai de la Liberation	47	0	0	0	0	-
Rue Marcel Paul	5	0	0	0	0	-
Rue Marie et Pierre Curie	31	2	0	0	0	-
Rue Pablo Picasso	0	0	0	0	0	-
Rue Paul Constans	117	27	0	0	0	-
Avenue Pierre Villon	11	0	0	0	0	-
Quai Rouget de Lisle	35	2	0	0	0	-
Pont St. Jacques	0	0	0	0	0	-
Rue du Faubourg St. Pierre	61	3	0	0	0	-
Rue de Verrerie	38	17	0	0	0	-
TOTAL	812	134	0	0	0	0

Tableau 12 : Estimation de l'exposition des populations pour les VC de Montluçon - Ln en dB(A).

Les nombres totaux (Par catégories) ont été modifiés du fait du retrait du Boulevard Ledru Rollin.

On remarque que les valeurs limites des nuisances sonores liées au trafic routier sont dépassées exclusivement le jour (10 personnes potentielles seraient impactées par des nuisances dont les valeurs seraient comprises entre 68 et 70db). La marge de réduction des nuisances sonores est peu importante (-2db maximum) pour basculer en-dessous de la valeur limite fixée à 68 db (A) en Lden.

La planche ci-après représente les zones impactées sur la commune de Montluçon:
Les zones de dépassement des valeurs limites sont illustrées ci-dessous.
(Lden « 68db » le jour) et (Lden « 62db » la nuit).



6. Les zones de calme.

Les zones de calme 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 ».

La ville de Montluçon présentant de nombreux espaces naturels situés à l'écart des sources de bruit existantes, Montluçon considère que l'instauration de « zones de calme » dûment délimitées au sens de la directive européenne ne constitue pas un enjeu en matière de lutte contre le bruit sur le territoire de Montluçon.

7. Les mesures réalisées depuis 16 ans (2003-2019) par Montluçon.

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

Sur la période 2003-2019, les actions suivantes sont susceptibles d'avoir engendré une amélioration de l'ambiance sonore:

Actions concernant la planification, l'urbanisme et l'aménagement:

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) mentionne dans ces recommandations:

- Tout projet d'aménagement devra prendre en compte les voies classées bruyantes pour en limiter l'impact sur l'habitat.
- Les PLU prendront en compte ces voies bruyantes dans leurs zonages.
- Une réflexion sur le problème de la traversée routière des bourgs devra être engagée (d'où une construction dans la profondeur plutôt que le long des axes routiers).
- Réalisation d'un plan guide (C Montluçon : schéma directeur d'aménagement) avec une réflexion importante sur la mobilité en générale et des modes actifs en particulier.

Actions concernant la création, l'aménagement et la requalification des voies communales:

- Trafic routier (dont véhicules poids-lourds) déplacé vers un secteur avec un profil davantage ouvert. Mise en place d'un itinéraire PL (contournement du CV).

ex: réalisation des Avenue de l'Europe, Canal de Berry, République, Albert Thomas,...

- Aménagement des berges du Cher avec comme objectif la création d'un centre attractif et apaisé. Intégration de surfaces importantes d'espaces verts et d'espaces dédiés aux modes actifs.
- 40% de l'espace aménagé est réservé à la voiture, le reste étant réservé à des espaces végétaux et des circulations « mode doux » (pistes cyclables, trottoirs, cheminements piétonniers).
- Mise en place de coussins « Berlinois » ou « Lyonnais » pour inciter les automobilistes à réduire leur vitesse. Ex : Rues PM Curie, Valmy, Ave Canal de Berry, Rue de la Paix,...
- Renforcement des contrôles de vitesse en centre ville et en périphérie, mise en place de radars pédagogiques.

Actions concernant la sensibilisation, la communication et la prévention:

A noter que la collectivité est engagée dans une démarche de développement durable depuis 2009. En 2011, elle a souhaité renforcer son engagement environnemental pour répondre aux enjeux climatique et énergétique en construisant un « Plan Climat Énergie Territorial ». Il se veut être un

cadre pragmatique pour relier entre elles des actions très concrètes que la collectivité, les acteurs socio-économiques et les habitants peuvent mettre en œuvre.

- Création d'une Maison de l'Habitat et de l'Energie, relais auprès de la population concernant la mise en œuvre d'actions liées à l'amélioration de l'isolation Thermiques et phonique. (ex: OPAH).
- Incitation à l'utilisation de véhicules électriques avec le développement d'un réseau de bornes de recharges rapides sur le territoire.

Actions concernant la Politique Globale de Déplacements (PGD):

Si la réalisation et l'adoption d'un Plan de Déplacements Urbain (PDU) est une obligation légale pour les communes ou les EPCI de plus de 100 000 habitants depuis 1996, la démarche PDU peut être confortée par une Autorité Organisatrice de Transport de dimension plus modeste (NB: l'Agglomération de Montluçon 60 000 habitants).

La communauté d'agglomération de Montluçon a décidé d'élaborer sa Politique Globale de Déplacements (PGD) en 2006.

- Amélioration de la vitesse commerciale en réorganisant les horaires afin d'améliorer les temps de parcours (lignes circulaires C1 et C2 notamment).
- Amélioration des temps d'attente aux carrefours à feux, afin de fluidifier les flux de circulation et limiter les temps d'attente et franchissement des carrefours (Carrefour Ave Albert Thomas, Pierre Villon).
- Amélioration de l'intermodalité à l'échelle du territoire avec la création d'une nouvelle centrale d'information multimodale régionale (www.auvergne-mobilite.fr).
- Extension et entretien du réseau cyclable existant (campagnes de marquage routier, signalisation horizontale).
- Réalisation de parkings de covoiturage.
- location de vélos à assistance électrique

Actions concernant la salubrité publique:

- Optimisation du ramassage des déchets afin de limiter les collectes donc les passages du matériel roulant (camions de ramassage des déchets):
- Circulation et collectes adaptées en améliorant l'efficacité du service.
- Colonnes enterrées avec une plus grande capacité de stockage des déchets (moins de rotations).

8. Les mesures réalisées depuis 16 ans (2003-2019) par les autres maîtres d'ouvrages.

Parallèlement aux actions prises sur l'initiative de Montluçon, certains maîtres d'ouvrages ont mis en œuvre des actions susceptibles d'améliorer l'exposition au bruit des citoyens.

Le Conseil général de l'Allier:

- RCEA / Mise en double voies de la section Lamuids /A71/A714.
- Réfection des couches de roulement sur la RD993 (Avenues Albert Thomas et République).
- ...

9. PPBE (Phase 1), rappel des actions engagées:

La ville de Montluçon a été concernée par la réalisation du PPBE 1^{ère} échéance, notamment à travers 2 infrastructures (Pont St Jacques et pont du Châtelet) dont les flux routiers étaient supérieurs à 16400 véhicules/jour.

Les mesures de réduction réalisées depuis 1999 par la ville de Montluçon sont les suivantes:

Pont du Châtelet: pas d'actions significatives programmées (renouvellement de l'enrobé).

Pont St Jacques: Il se caractérisait en 2006 par 4 voies en sens unique permettant aux automobilistes de franchir le Cher de la rive droite vers la rive gauche. Depuis 2007, un nouveau plan de circulation a été mis en œuvre engendrant de nombreux travaux de voirie.

- Mise à double sens du pont avec 3 voies dans le sens rive droite / rive gauche et 1 voie dans le sens rive gauche / rive droite.
- Elargissement et mise à double sens de circulation de la rue Pablo Picasso.
- Création d'un carrefour à feux au bout du pont cotés Rive Gauche, accompagné d'un nouveau plan de jalonnement et de coordination des feux, permettant de réguler les flux de circulation et diminuer la vitesse pratiquée par les automobilistes sur le pont de manière significative.

Les mesures de réduction du bruit prévue dans les 5 années à venir par la ville de Montluçon sont les suivantes:

La ville de Montluçon s'engage à:

- Poursuivre des actions préventives engagées depuis 1998 qui correspondent à la réglementation en vigueur.
- Informer et former les services Urbanisme et Technique à la réglementation du bruit pour prise en compte dans les futurs projets et dans le PLU si possible.

Pont du Châtelet: actions de maintien et d'entretien de l'ouvrage, pas d'actions spécifiques programmées.

Pont St Jacques: actions de maintien et d'entretien de l'ouvrage. Modulation des séquences de synchronisation des feux tricolores afin de fluidifier la circulation aux heures de pointes. Reprise des joints de chaussée en 2012.

10. PPBE (Phase 2), rappel des actions engagées:

La Ville de Montluçon a poursuivi ses actions de sensibilisation auprès de son personnel, (Services Techniques et Urbanisme informés en fonction des zones concernées par le biais des cartes stratégiques réalisées).

Actions concernant la planification, l'urbanisme et l'aménagement:

- Suivi des recommandations inscrites dans le SCoT liées à la problématique du bruit

Actions concernant la création, l'aménagement et la requalification des voiries communales:

- Réalisation de la dernière tranche du Boulevard de Courtais.

Actions concernant la sensibilisation, la communication et la prévention:

- PPBE, information du public concerné de son droit de demander des subventions auprès d'organismes concernés (Maison de l'Habitat) dans le cadre de travaux d'amélioration sur l'habitat destiné à la location. (Possibilités d'aides par l'ADEME ou autres organismes (PACT-ARIM, bailleurs privés) pour la réalisation de travaux d'isolation phoniques.

- Mise en œuvre des actions du Plan Climat Energie Territoriale (PCET).

Ex: liaison cyclable Nord/Sud (Centre Ville / Centre Aqualudique).

Ex: incitation à l'usage de mode doux (mise en place de Vélos électriques).

- Mise en œuvre de l'Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat (OPAH).
- Préconisation sur la réduction des nuisances sonores en vue des futurs travaux pour les logements situés à proximité des voiries dont le niveau sonore dépasse les valeurs limites réglementaires.
- Intégration des cartes stratégiques de bruit dans le SIG
- Mise en commun avec l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures de voiries des avancées des projets en évaluant leurs incidences sur la qualité sonore.

Actions concernant la Politique Globale de Déplacements (PGD):

- Poursuite de la politique de déploiement des itinéraires cyclables planifiés.
- Promouvoir l'usage partagé de la voiture (covoiturage et autopartage):
- Promotion des sites Internet de mise en relation des « co-voituriers » développés sur le territoire (www.covoiturageauvergne.net par exemple).
- Aménagement d'aires de covoiturage et de parkings-relais (1 aire réalisée, 3 parking-relais réalisés).

Actions concernant la salubrité publique:

- Mise en place d'un plan de conduite pour le personnel destiné à sensibiliser les conducteurs d'engins, de poids lourds, de véhicule légers à une écoconduite, plus coulée et moins bruyante.
- Réorganisation de la fréquence des collectes sur certains secteurs.

11. Les mesures envisagées sur les 5 ans (2019-2024) relevant de la compétence de Montluçon.

En dehors du fait que 10 personnes (/2392) soient potentiellement impactées il est important à noter que la valeur maximale les concernant est de 70db pour un seuil de 68db maximum (le jour) fixé par le PPBE, en tenant compte de la possibilité d'une marge d'erreurs.

Aussi aucunes mesures spécifiques ne sont envisagées par la collectivité.

Néanmoins Montluçon va poursuivre ses actions de sensibilisation auprès de son personnel, (Services Techniques et Urbanisme informés en fonction des zones concernées par le biais des cartes stratégiques réalisées).

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

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

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

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

- La planification, l'urbanisme et l'aménagement (SCOT, ...).
- La création, l'aménagement et la requalification des voies communautaires.
- La sensibilisation, l'éducation et la communication.
- La création, l'aménagement et la rénovation de bâtiments communaux.
- La réalisation d'étude acoustique et le suivi acoustique de l'environnement sonore.

- Le soutien à des programmes de lutte contre le bruit, en initiant des partenariats ou en cofinçant certaines actions.
- Poursuite de sa politique globale de déplacements (PGD, ...).
- La salubrité publique.

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

De telles actions sont par ailleurs délicates à mener, car elles nécessitent un travail d'écoute des protagonistes, d'objectivation de la gêne et la recherche d'un équilibre entre l'acceptation des bruits incontournables de la vie sociale et économique et le désir légitime de vivre au calme pour la population.

Préalablement à la définition de mesures à mettre en œuvre directement par Montluçon pour les années à venir, les gestionnaires des sources de bruit présentant un enjeu sur le territoire intercommunal ont été consultés pour connaître leurs propositions.

Actions concernant la planification, l'urbanisme et l'aménagement:

- Suivi des recommandations inscrites dans le SCoT liées à la problématique du bruit
- Poursuite du projet C Montluçon en termes de mobilité.

Actions concernant la création, l'aménagement et la requalification des voiries communales:

- Suite des actions de rénovation des voiries.
- Suite du projet C Montluçon avec comme objectif d'éloigner le transit du centre ville.

Actions concernant la sensibilisation, la communication et la prévention:

- PPBE, information du public concerné de son droit de demander des subventions auprès d'organismes concernés (Maison de l'Habitat) dans le cadre de travaux d'amélioration sur l'habitat destiné à la location. (Possibilités d'aides par l'ADEME ou autres organismes (PACT-ARIM, bailleurs privés) pour la réalisation de travaux d'isolation phoniques.

- Mise en œuvre des actions du Plan Climat Energie Territoriale (PCET).

Ex: amélioration de la liaison cyclable Nord/Sud (Centre Ville / Centre Aqualudique).

Ex: incitation à l'usage de mode doux (mise en place de Vélos électriques supplémentaire).

- Mise en œuvre de l'Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat (OPAH).

- Préconisation sur la réduction des nuisances sonores en vue des futurs travaux pour les logements situés à proximité des voiries dont le niveau sonore dépasse les valeurs limites règlementaires.

- Faire évoluer les cartes stratégiques de bruit intégrées dans le SIG.

- Mise en commun avec l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures de voiries des avancées des projets en évaluant leurs incidences sur la qualité sonore.

Actions concernant la Politique Globale de Déplacements (PGD):

- Poursuite de la politique de déploiement des itinéraires cyclables planifiés.

- Promouvoir l'usage partagé de la voiture (covoiturage et autopartage):

- Promotion des sites Internet de mise en relation des « co-voitureurs » développés sur le territoire (www.covoiturageauvergne.net par exemple).

- Aménagement d'aires de covoiturage et de parkings-relais (1 aire réalisée, 3 parking-relais réalisés).

Actions concernant la salubrité publique:

- Mise en place d'un plan de conduite pour le personnel destiné à sensibiliser les conducteurs d'engins, de poids lourds, de véhicule légers à une écoconduite, plus coulée et moins bruyante.
- Réorganisation de la fréquence des collectes sur certains secteurs.

12. Les financements.

Les actions sont financées par leurs commanditaires.

Les actions concernant le réseau routier départemental sont financées par le Conseil Général avec les éventuelles règles de cofinancement en usage.

Les actions concernant le réseau de voiries communales sont financées par la ville de Montluçon avec les éventuelles règles de cofinancement en usage.

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

Pour les actions relevant du champ des aménagements, mis à part certains projets suffisamment aboutis déjà chiffrés, il n'est pas possible de les estimer à ce stade de mise en œuvre du plan.

13. L'impact des mesures.

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

Il en va de même de certains projets d'aménagement (Avenue de l'Europe, Ave du Canal de Berry, Rue Albert Einstein, Rue Paul Constans, Quai Rouget de Lisle ...) dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en termes d'amélioration de l'ambiance sonore.

14. La consultation du public.

Conformément à l'article L572-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public du 07/10/2019 au 07/12/2019. Le projet était consultable sur le site Internet de la Ville de Montluçon ou directement à la Cité Administrative. Les citoyens disposaient d'un accès aux cartes de bruit et d'un registre (numérique ou papier) pour consigner leurs remarques.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale.

Rédaction si remarques:

Les avis portaient sur: *(décrire ces avis)*

Les suites données à ces avis ont été les suivants : *(décrire les suites et réponses apportées par la commune)*.

Le PPBE soumis à la consultation du public a été modifié en conséquence

Rédaction alternative:

Ces remarques ne nécessitant pas d'amender le PPBE soumis à la consultation du public, il a été conservé pour établir la version finale.

Rédaction si aucune remarque:

La consultation n'a fait l'objet d'aucun avis (ou d'aucun avis en rapport direct avec le périmètre du PPBE). Le PPBE soumis à la consultation a donc été conservé pour établir la version finale.