

4 juillet 2011

# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la commune de Brindas

---

Etude réalisée pour le compte du :

Groupement 11 communes de l'Ouest Lyonnais coordonné par la  
Communauté de Communes de la Vallée du Garon



**Agence LYON**  
Campus de la Doua  
66 bd Niels Bohr – BP 52132  
69603 VILLEURBANNE Cedex  
Tél : 33 (0)4 72 69 01 22  
Fax : 33 (0)4 72 44 04 03

**Agence PARIS**  
Parc de l'Île - 21 rue du Port  
92022 NANTERRE Cedex  
Tél : 33 (0)1 41 44 85 00  
Fax : 33 (0)1 41 44 85 11

**Agence MARSEILLE**  
Espaces Ste Baume – Lot A19  
30 av du château de Jouques  
13420 GEMENOS  
Tél : 33 (0)4 42 82 46 77  
Fax : 33 (0)4 42 82 46 78

**Agence NIORT**  
4 avenue Léo Lagrange  
79000 NIORT  
Tél : 33 (0)5 49 32 98 25  
Fax : 33 (0)5 49 24 48 83

4 juillet 2011

# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la commune de Brindas

---

Etude réalisée pour le compte du : Groupement 11 communes de l'Ouest Lyonnais  
coordonné par la Communauté de Communes de  
la Vallée du Garon

Rapport d'étude RA-090376-03-A

*Intervenants*

Amandine MOULIN  
Céline BOUTIN  
Laurent DROIN

## Sommaire

Consultation du public.....	3
1. Résumé non technique du plan .....	4
2. Rappel du contexte.....	5
3. Diagnostic territorialisé .....	5
3.1 Rappel des principaux résultats de la cartographie.....	5
3.2 Analyse des dépassements .....	6
3.3 Identification des zones à enjeux.....	7
3.4 Identification des zones calmes .....	8
4. Plan d'actions .....	10
4.1 Mesures réalisées ou engagées.....	10
4.2 Réduction du bruit dans les secteurs à enjeux .....	10
4.3 Anticiper l'évolution de l'environnement sonore .....	15
4.4 Préservation des zones calmes .....	17
<i>Annexe 1. Carte des zones à enjeux .....</i>	<i>18</i>
<i>Annexe 2. Carte des zones calmes potentielles .....</i>	<i>20</i>
<i>Annexe 3. Actions commune de Brindas .....</i>	<i>22</i>
<i>Annexe 4. Courrier Département du Rhône .....</i>	<i>24</i>
<i>Annexe 5. Analyse des retours de consultation.....</i>	<i>26</i>
<i>Planche 1 - Exposition de la population au bruit global .....</i>	<i>6</i>
<i>Planche 2 - Tableau des dépassements des valeurs limites.....</i>	<i>6</i>
<i>Planche 3 - Bâtiments sensibles exposés à plus de 68 dB(A) au bruit routier, en Lden..</i>	<i>7</i>
<i>Planche 4 - Zones calmes potentielles .....</i>	<i>9</i>
<i>Planche 5 - Zones à enjeux .....</i>	<i>11</i>
<i>Planche 6 - Principes d'implantation des constructions.....</i>	<i>16</i>

Révisions	Ind	Date	Rédaction	Vérification	Contrôle qualité
	A	04.07.11	A.MOULIN	C.BOUTIN	S.GIAQUINTA

## Consultation du public

---

Conformément au décret n°2006 - 361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, la Commune de Brindas a mis à la disposition du public le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ainsi qu'un registre ouvert à cet effet pour y consigner ses remarques, sur la période **du 11 avril 2011 au 11 juin 2011 inclus**.

Au terme de cette consultation, le projet a fait l'objet de deux remarques.

Le tableau synthétisant les remarques émises et présentant des réponses est présenté en annexe 5 de ce plan.

## 1. Résumé non technique du plan

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de la Commune de Brindas, 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 du territoire de la Commune de Brindas approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 11 octobre 2010.

Les résultats cartographiques du bruit sur la Commune de Brindas ont mis en évidence une exposition de la population limitée liée notamment à la présence des infrastructures de transport routier du secteur : la RD 311 et la RD 75. Le diagnostic territorialisé a permis de révéler deux zones à enjeux à traiter, mais surtout plusieurs zones calmes potentielles à préserver.

Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs suivants tels que définis par la Directive Européenne :

- Identification des secteurs à enjeux et réduction du bruit dans ces zones.
- Anticipation de l'évolution du territoire / concertation.
- Identification et préservation des zones calmes.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Commune de Brindas intègre les actions de réduction du bruit réalisées ou prévues sur le territoire, émanant des gestionnaires d'infrastructures, ainsi que des services communaux. L'ensemble des acteurs a été sollicité individuellement pour apporter sa contribution au plan.

Les renseignements fournis sont présentés en annexe 3. Les principales actions réalisées par la commune sont :

- Réduction des vitesses de circulation (zone 30 km/h, zone 50 km/h).
- Aménagement de voirie.
- Interdiction de circulation aux poids-lourds sur certaines sections.

Par ailleurs, certaines actions de réduction de l'environnement sonore compatibles avec le PPBE de la Commune de Brindas sont d'ores et déjà inscrites dans les documents de planification et d'orientations stratégiques des politiques publiques du territoire, dont notamment :

- Création de voie dédiée aux modes doux.
- Préservation des espaces naturels.

La DDT69 et le CG69 ont également en charge la réalisation d'un PPBE sur leur réseau, et pouvant avoir un impact sur le territoire de la commune.

Enfin, certains secteurs du centre ville et de nombreuses zones naturelles et agricoles de la commune ont été identifiés comme étant des zones calmes potentielles.

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

## 2. Rappel du contexte

La Directive Européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le Code de l'Environnement français, demandent à toutes les grandes agglomérations urbaines de réaliser, à brève échéance, une cartographie stratégique du bruit ainsi qu'un plan de prévention du bruit dans l'environnement, sur leur territoire.

Par son appartenance à l'aire urbaine de Lyon, **la commune de Brindas est visée par l'application de ces textes.**

Au-delà de cette obligation réglementaire, la Commune de Brindas a engagé la démarche de manière volontariste, conformément à sa politique de Développement Durable et de Gestion de l'Environnement.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tient compte de l'ensemble des **sources de bruit concernées** par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 A vril 2006), à savoir :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Le territoire de Brindas comporte un réseau d'infrastructures routières de niveau départemental et communal qui traversent la commune d'Est en Ouest et du Nord au Sud.

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 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.

## 3. Diagnostic territorialisé

Les cartes de bruit stratégiques constituent un premier état des lieux des nuisances sonores actuelles et prévisibles du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles.

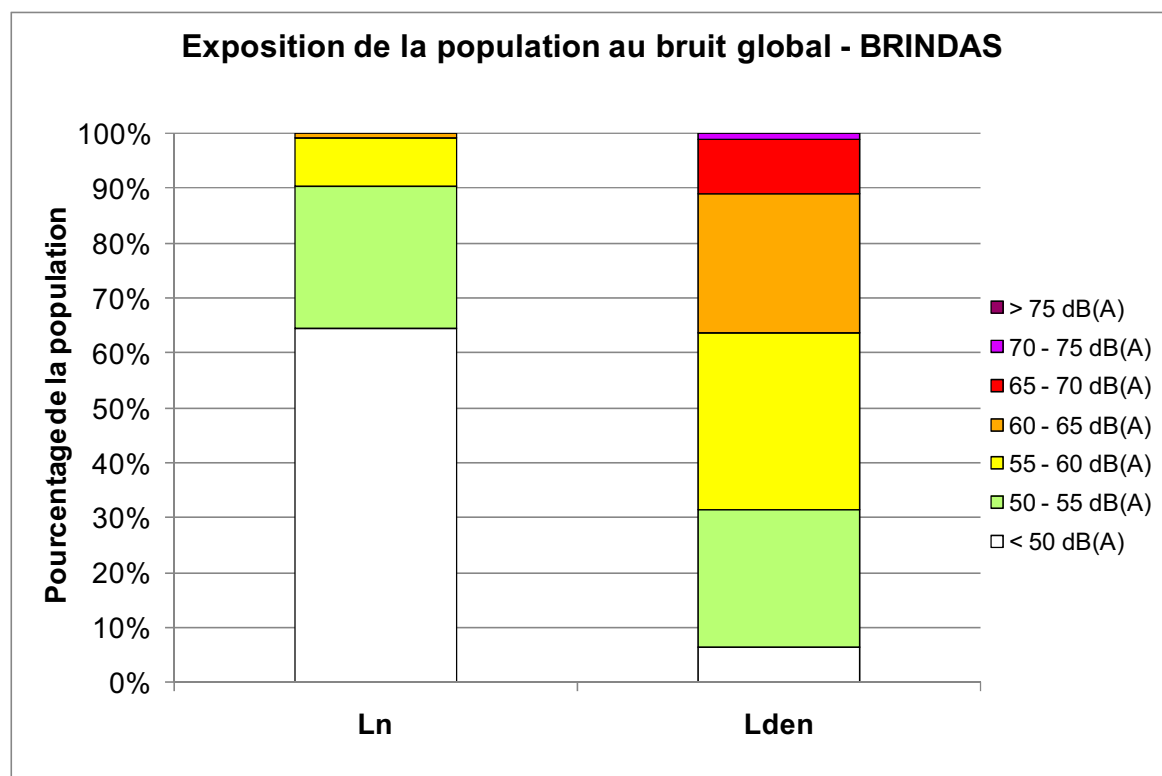
Le diagnostic territorialisé s'appuie sur les cartes stratégiques de bruit réalisées conformément aux textes.

Les cartes de bruit ont fait l'objet d'analyses complémentaires, notamment pour les zones à la fois les plus bruyantes et les plus densément peuplées.

### 3.1 Rappel des principaux résultats de la cartographie

L'analyse des cartes stratégiques approuvées le 11 octobre 2010 montre qu'environ 11 % de la population, soit environ 600 personnes, est potentiellement exposée à des niveaux sonores importants supérieurs à 65 dB(A).

## Planche 1 - Exposition de la population au bruit global



Le bruit routier est la source de bruit principale sur ce territoire.

## 3.2 Analyse des dépassements

Une analyse de l'exposition à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, définies par les textes réglementaires, a été réalisée pour chacune des sources de bruit.

### Planche 2 - Tableau des dépassements des valeurs limites

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel
<b>Lden : Valeurs limites en dB(A)</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>71</b>
Nb d'habitants	200	0	0
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0	0
<b>Ln : Valeurs limites en dB(A)</b>	<b>62</b>	<b>65</b>	<b>60</b>
Nb d'habitants	0	0	0
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0	0

Les sources sonores de bruit ferroviaire et industriel n'engendrent a priori pas de dépassement des valeurs limites sur la commune de Brindas.

La source sonore de bruit routier engendre un dépassement des valeurs limites en période  $L_{DEN}$  pour environ 200 habitants de la commune de Brindas.

### 3.3 Identification des zones à enjeux

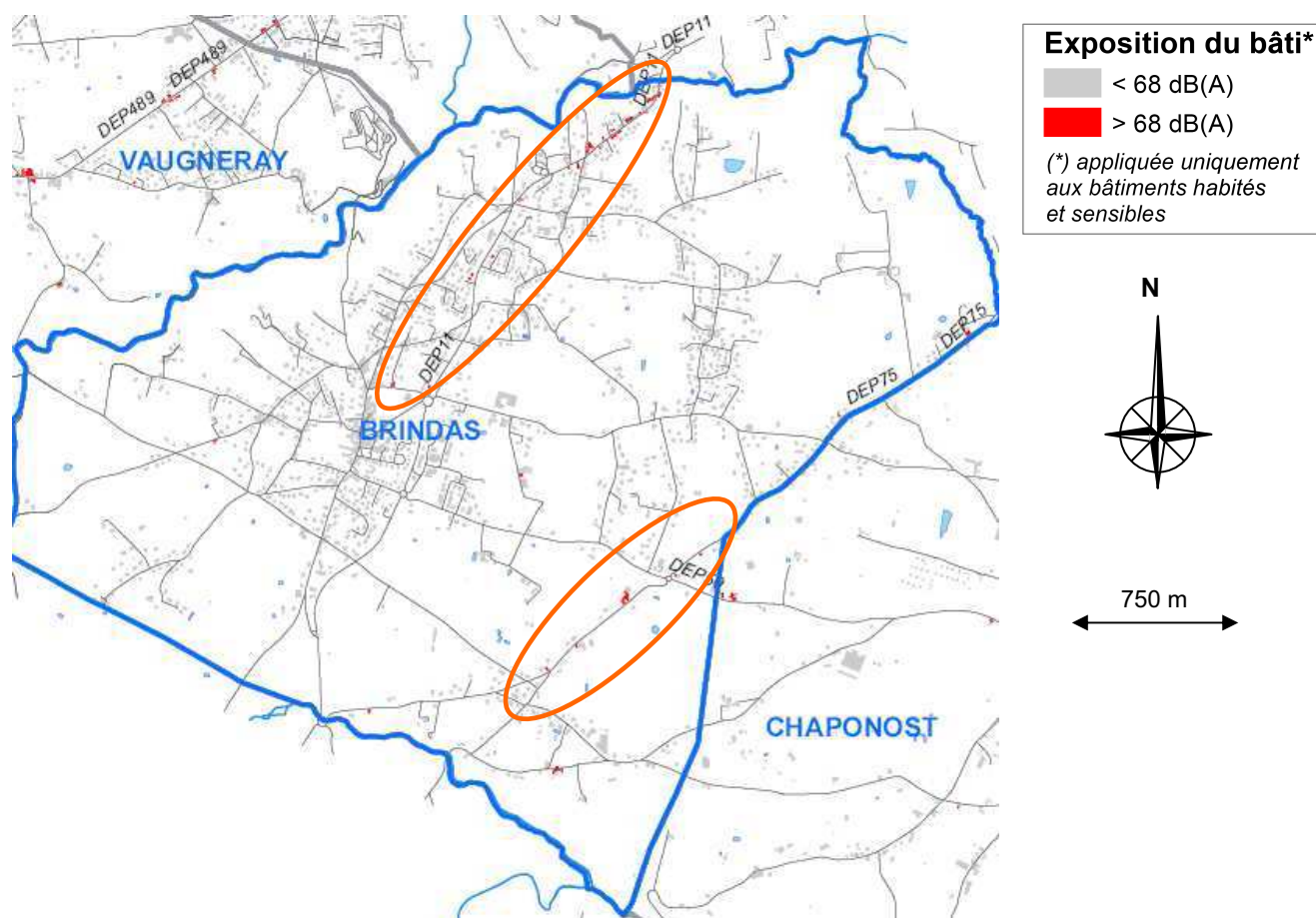
Pour faire ressortir les situations prioritaires, l'analyse suivante, réalisée à partir du bruit routier, prend en compte :

- Les bâtiments d'habitation.
- Les bâtiments sensibles d'enseignement et de santé.

La planche ci-après présente :

- La localisation des zones identifiées pour le bruit routier (entourées en orange).
- Les bâtiments d'habitation et les bâtiments sensibles exposés à un niveau de bruit routier supérieur à 68 dB(A) en  $L_{DEN}$  repérés en rouge sur la carte.

#### Planche 3 - Bâtiments sensibles exposés à plus de 68 dB(A) au bruit routier, en $L_{den}$



#### Commentaires :

- Un certain nombre de bâtiments d'habitation exposés à des niveaux de bruit routier supérieurs à 68 dB(A) est situé le long de la RD 311 de la limite de la commune au Nord jusqu'en centre ville.
- Plus à l'Est de la commune une section de la RD 75 engendre une d'exposition à des niveaux de bruit routier supérieurs à 68 dB(A).



Les zones identifiées doivent faire l'objet d'une réflexion au sein des services internes de la commune de Brindas, et des gestionnaires concernés, dans l'objectif de réduire les nuisances sonores pour ces zones habitées. Ces zones font l'objet d'une description et d'une hiérarchisation dans le plan d'action afin de prioriser les actions à mener.

### 3.4 Identification des zones calmes

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 ».

Le critère proposé de choix des zones calmes est ainsi fondé sur le croisement entre :

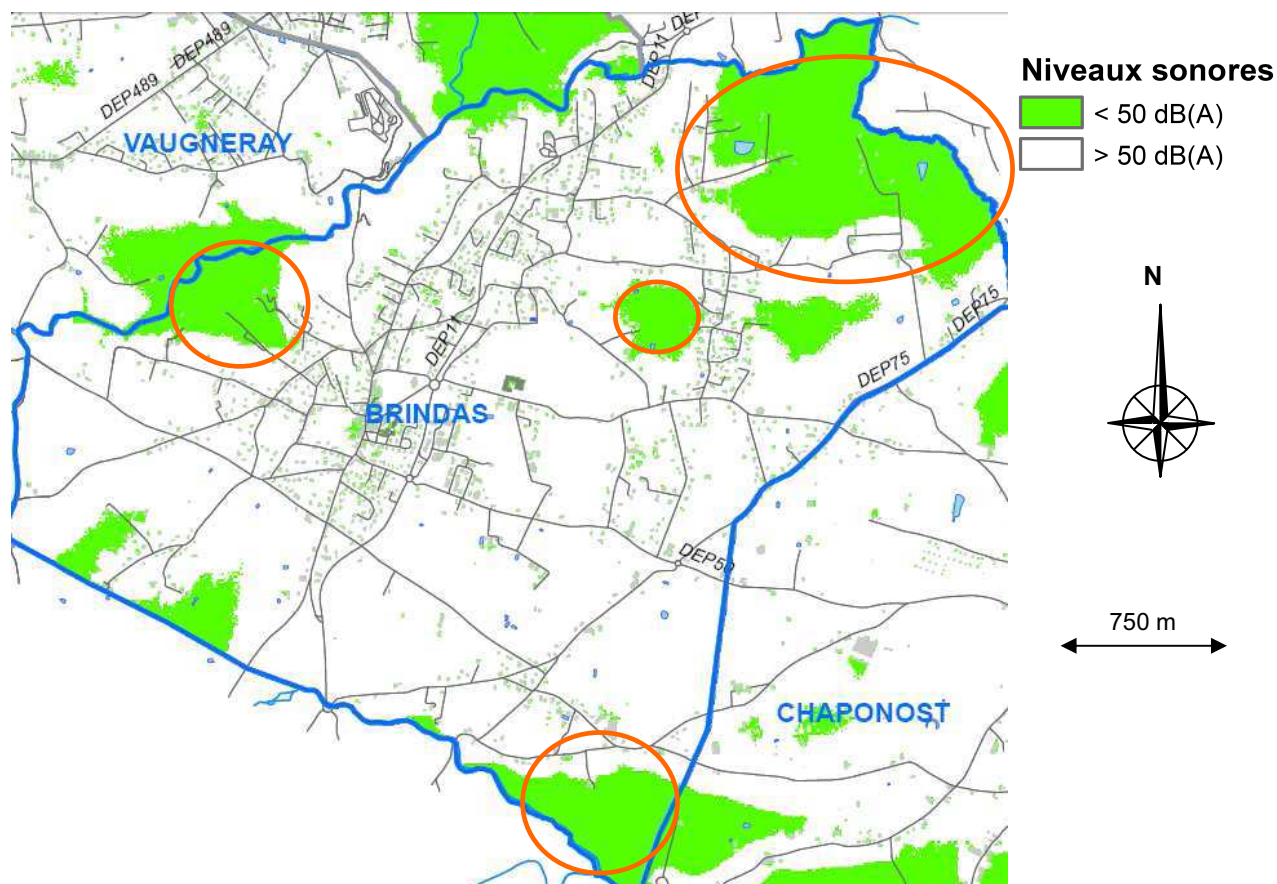
- **Un critère acoustique** : zones où le niveau sonore  $L_{DEN}$ , toutes sources confondues, est inférieur à un certain seuil.
- **Un critère qualitatif** propre à chaque secteur, en fonction de l'occupation des sols et d'autres paramètres urbanistiques ou environnementaux spécifiques.

Le seuil retenu de 50 dB(A) permet de faire ressortir, au regard uniquement des sources de bruit ayant fait l'objet de la cartographie, les zones potentiellement peu bruyantes. La définition d'une zone calme peut faire appel à d'autres critères, d'ordres plus qualitatifs ou urbanistiques.

La valeur plafond de 50 dB(A) permet de révéler efficacement les zones dans lesquelles le niveau de bruit peut être considéré comme faible, vis-à-vis des sources de bruit considérées. A ce titre, il est proposé de les identifier comme des « zones calmes potentielles ». Elles correspondent majoritairement aux grandes zones naturelles du périmètre d'étude ainsi qu'à certains secteurs urbains préservés des nuisances sonores.

La carte ci-après présente ainsi les zones calmes potentielles identifiées sur la commune et issues de l'analyse des cartes de bruit (entourées en orange) :

## Planche 4 - Zones calmes potentielles



### Commentaires :

- Les zones identifiées sur la commune comme des zones « calmes » potentielles sont des zones fondées sur un critère acoustique. Elles peuvent faire l'objet d'action de valorisation et de préservation de leur environnement dans le cadre du PPBE.
- Les zones calmes potentielles identifiées sont situées au niveau des zones naturelles boisées et agricoles de la commune :
  - Au Nord-Est.
  - Au centre du territoire communal.
  - A l'Ouest.
  - Au Sud de la commune




Les zones calmes potentielles identifiées feront l'objet d'une réflexion au sein de services internes de la commune de Brindas afin de préserver et d'améliorer leur situation.

## 4. Plan d'actions

### 4.1 Mesures réalisées ou engagées

Le diagnostic territorialisé établi sur la base de la cartographie a permis de faire ressortir une zone à enjeux prioritaires où des actions de réduction des nuisances sonores seraient nécessaires.

Préalablement à la définition de mesures de prévention du bruit pour les années à venir, est réalisé un état des lieux des mesures réalisées ou engagées ayant un impact sur l'environnement sonore sur la commune. C'est ainsi que l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures, ainsi que les services internes de la commune ont été sollicités individuellement pour apporter leur contribution.

Gestionnaires d'infrastructures sollicités :		
CG69  LE DÉPARTEMENT	DDT69 	RFF  RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Le Département du Rhône a répondu à la sollicitation de la CCVG, coordonnateur du groupement de commande. Le courrier est présenté en annexe 4.

Aucun des deux autres gestionnaires sollicités n'a répondu à la date d'édition du plan.

Par ailleurs, le site internet de la DDT du Rhône indique qu'ils ont en charge l'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement du réseau routier national, des autoroutes, des voies ferrées et de l'aéroport Saint Exupéry pour le compte du Préfet du Rhône.

L'annexe 3 présente les actions réalisées par la commune de Brindas.

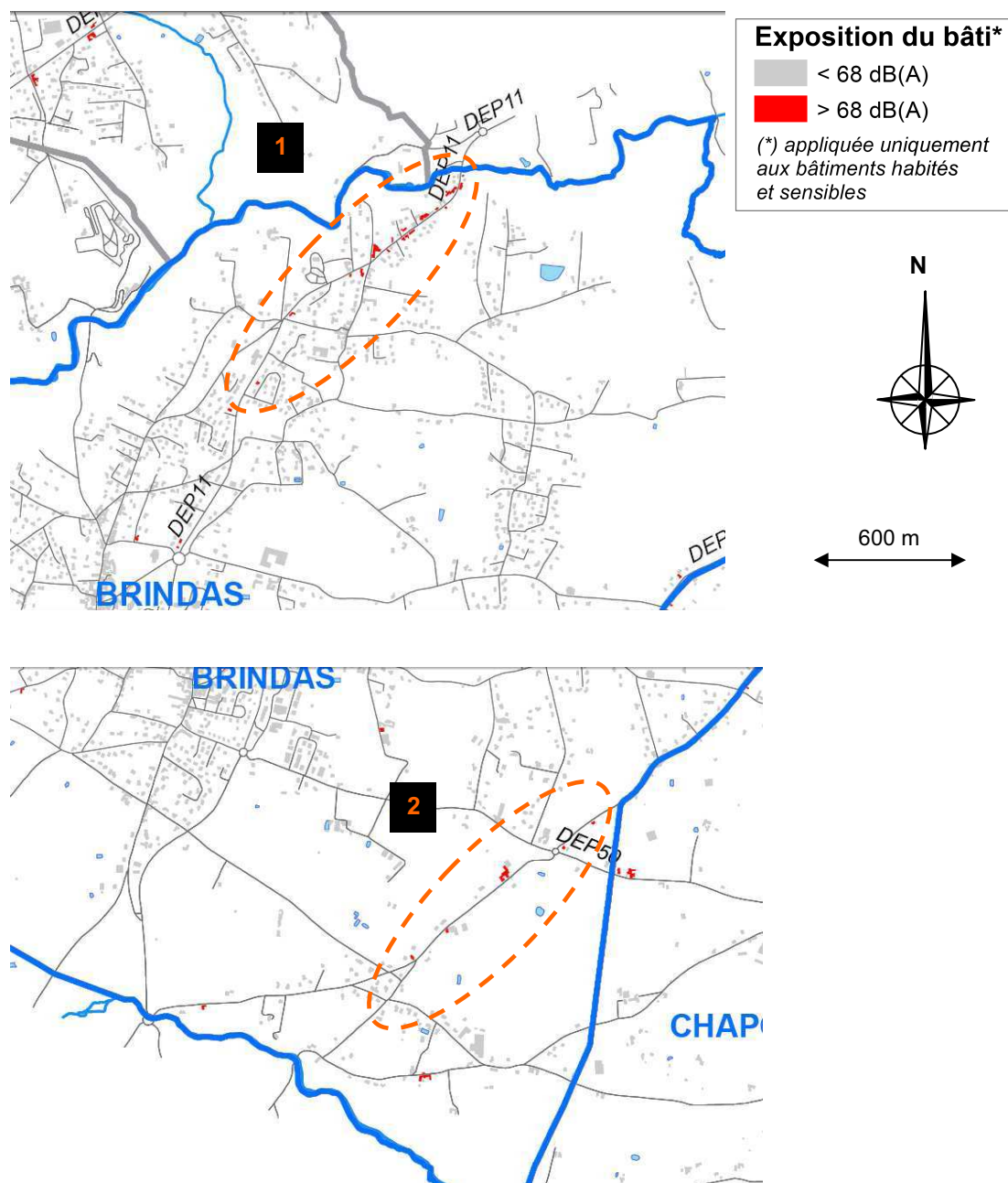
### 4.2 Réduction du bruit dans les secteurs à enjeux

#### 4.2.1 Description des secteurs à enjeux

La diminution du bruit dans les secteurs à enjeux répond à un des principaux objectifs du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

La carte page suivante présente un zoom sur les secteurs à enjeux retenus lors du diagnostic territorialisé.

## Planche 5 - Zones à enjeux



Le tableau ci-après précise pour les zones identifiées les infrastructures à l'origine des dépassements constatés, ainsi que leurs principales caractéristiques :

N°	Infrastructure	Trafic journalier moyen	Gestionnaire	Commentaires
1	RD 311	9 000 véh./jour	CG 69	Concertation à mener avec le Conseil Général du Rhône.
2	RD 75	Environ 9 000 véh./jour	CG 69	Concertation à mener avec le Conseil Général du Rhône.

D'après le diagnostic issu de l'analyse de la cartographie des dépassements sonores, les RD 311 et RD 75 constituent les principales sources de bruit responsables des dépassements des valeurs limites réglementaires.

La commune de Brindas, non gestionnaire des voies routières identifiées dans le cadre de ce diagnostic, met en œuvre un certain nombre d'actions de prévention et de réduction du bruit, sur le réseau dont elle a la gestion.

#### 4.2.2 Mesures de prévention et de réduction du bruit spécifiques au bruit routier

Différents paramètres influencent l'émission sonore d'une route, liés : aux matériels routiers, aux revêtements de chaussées, et à l'usage que l'on fait des véhicules (aménagements de la voirie et maîtrise générale du trafic<sup>1</sup>).

Seule la mise en œuvre d'une série de solutions est susceptible d'avoir un effet positif sensible sur l'environnement sonore et sur le ressenti des habitants.

Les actions visant à réduire le bruit routier, réalisées depuis plusieurs années et prévues par la **commune** de Brindas, sont les suivantes :

- Mise en place de zones 30 km/h et zones 50 km/h afin de limiter la circulation notamment aux abords du collège.
- Aménagements de voirie et réfection des revêtements routiers notamment en projet au niveau du carrefour de la RD 311 (Route du pont Chabrol) et de la Route de la Pillardière.
- Projet de mise en place d'un plateau ralentisseur au niveau du carrefour cité ci-dessus.
- Interdiction de circulation aux poids-lourds sur certaines voiries.
- Gestion du stationnement.

<sup>1</sup> Guide pour l'élaboration des PPBE à destinations des collectivités locales-ADEME2008

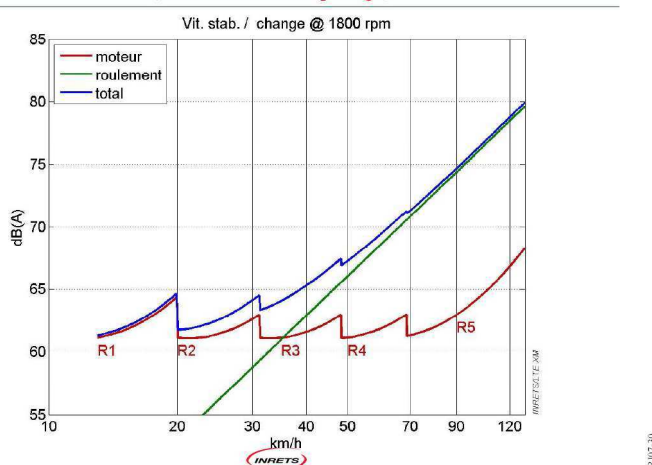
### 4.2.3 Impacts acoustiques liés aux actions de réduction du bruit routier

Les impacts acoustiques liés aux actions présentées au paragraphe précédent sont détaillées ci-après :

#### Impact acoustique lié à la réduction des vitesses :

La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses est variable selon la vitesse considérée. Les études menées par l'INRETS<sup>2</sup> sur les effets de la vitesse sur l'environnement (pollution, bruit) sont présentées de manière synthétique sur le schéma suivant.

#### Émission acoustique d'un VL fonction de la vitesse (valeur maximale au passage)



Source : INRETS

**A 50 km/h**, le bruit prépondérant est le bruit de roulement. Le bruit maximal au passage d'un véhicule léger est de l'ordre de 67 dB(A).

**A 30 km/h**, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

**Une réduction des vitesses** induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A) pour un passage de 50 à 30 km/h.

La réduction des vitesses a un effet positif sur l'environnement sonore, permettant ainsi une réduction locale des niveaux sonores de l'ordre de 3 à 5 dB(A).

#### Impact acoustique lié aux aménagements de voirie :

La mise en place d'un carrefour de type giratoire en remplacement d'un carrefour de type simple (priorité à droite, « stop » ou « cédez le passage ») ou à feux permet, d'après les études disponibles à ce jour, une baisse de 0 à 3 dB(A) des niveaux sonores.

En effet, un carrefour de type giratoire améliore la fluidité du trafic et engendre une diminution (ou une stabilité) des vitesses pratiquées par les automobilistes. Il faut souligner également qu'un aménagement de ce type entraîne presque systématiquement un renouvellement du revêtement routier.

<sup>2</sup> INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

**Impact acoustique lié à la mise en place de revêtements routiers peu bruyants :**

La mise en place de revêtements peu bruyants peut être une alternative à la mise en place d'écrans acoustiques ou de merlons. Son action se situe au niveau de la source de bruit mais reste limitée au vu des faibles vitesses pratiquées en centre ville. Le choix de la mise en place de revêtement peu bruyant suppose une maintenance de l'équipement adaptée au niveau de trafic de la voie concernée ainsi qu'une pérennité des performances du revêtement choisi.

Le gain acoustique maximal que l'on puisse attendre est une réduction de 3 à 9 dB(A) entre un revêtement traditionnel et un revêtement peu bruyant en fonction également de la vitesse pratiquée.

Le surcout varie de 5 à 30 % par rapport à un enrobé classique.

**Impact acoustique lié à la maîtrise du trafic :**

On observe qu'une diminution du trafic par deux (toutes choses étant égales par ailleurs vitesse, condition de fluidité) engendre une baisse du niveau sonore de 3 dB(A).

La mise en place d'une **dévi**ation d'un centre ville engendre une modification du schéma de circulation et donc une diminution du niveau sonore local. Par conséquent, cette action est moyennement efficace d'un point de vue acoustique global sur la commune concernée.

Le **stationnement** est l'élément clé de régulation des transports urbains et le maire dispose de la compétence sur la réglementation du stationnement.

La mise en place de parcs de stationnement autour des centres-villes permet de limiter la circulation en ville et de favoriser l'utilisation par les habitants des transports en commun ou des modes doux. Il faut noter qu'une politique de stationnement efficace doit être complétée par une lutte efficace contre le stationnement illicite en ville.

La mise en place de **zones piétonnes** en contre ville diminue d'une part les problèmes de sécurité routière et d'autre part, améliore la qualité de vie des habitants.

**Impact acoustique lié à la mise en place d'écran acoustique :**

Les écrans acoustiques placés entre la source et le récepteur, permettent de protéger les riverains contre les nuisances sonores des transports routiers. Les conditions du site déterminent le choix de l'écran. Les deux familles d'écrans sont d'une part les écrans acoustiques de panneaux et d'autre part les buttes de terre ou merlons.

L'impact acoustique de l'écran sera fonction :

- Des conditions du site.
- Du type d'écran et des matériaux constituant les panneaux acoustiques.

Le coût estimatif moyen sera d'environ 500€/m<sup>2</sup> fourni posé pour un écran classique de type autoroutier alors qu'il pourra être presque nul s'il s'agit de la mise en place d'un merlon de terre dans le cadre de travaux d'aménagements plus importants situés à proximité de la voie.



## 4.3 Anticiper l'évolution de l'environnement sonore

La prise en compte de la problématique bruit en amont de décisions d'aménagements passe par un ensemble de dispositions prises pour empêcher qu'un phénomène non souhaité ne survienne. Il s'agira de prendre les mesures nécessaires a priori (actions ou précautions).

### Conception des aménagements urbains

L'amélioration de la prise en compte des problématiques des nuisances sonores lors de la construction et de l'aménagement passe par la rédaction de cahier de recommandations environnementales à l'attention des aménageurs et constructeurs, mais également par la formation des urbanistes.

L'objectif d'une telle réflexion sera de combiner l'environnement du site (et de la rue proche), la morphologie des façades et l'agencement des pièces des appartements afin de maîtriser l'ambiance sonore urbaine du site.

La prise en compte du bruit intervient à différentes étapes de l'aménagement :

#### 1. Projet d'aménagement :

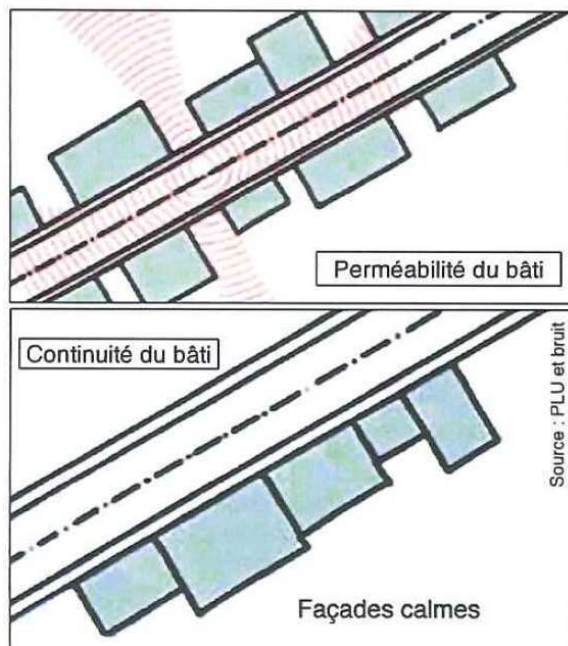
- A l'échelle du projet, le choix de plan masse et des principes de construction peut être déterminant pour réduire la nuisance sonore des infrastructures.
- Certaines préconisations peuvent être proposées à l'issue d'un diagnostic préalable, d'une étude d'impact, d'enquêtes socio-acoustiques, prenant en compte l'ensemble des contraintes du projet (paysage, orientation, accessibilité, topographie ...).

#### 2. Projet de construction :

- Certaines préconisations concernent l'implantation optimisée des bâtiments pour favoriser la création d'espaces intérieurs préservés du bruit (façades calmes en cœur d'îlot).
- D'autres sont relatives à l'aménagement intérieur ; il s'agit par exemple de privilégier les logements traversants et d'orienter les pièces de vie (séjour, chambre) sur les façades les moins exposées, de préconiser une isolation acoustique (en cohérence avec les contraintes thermiques : type de fenêtres, loggias...).



## Planche 6 - Principes d'implantation des constructions



L'alignement des bâtiments et la contiguïté des bâtiments favorise la formation d'espaces calmes à l'arrière du bâti.



Afin de ne pas nuire à l'ensoleillement, un axe bruyant incite à ce que les rangs successifs de bâtiments s'organisent par ordre de hauteur croissante lorsque qu'il est situé au sud du front bâti ...



... et décroissante lorsque l'axe bruyant est situé au nord.

Le guide "Plan Local de l'Urbanisme & Bruit, La boîte à outils de l'Aménageur" conçu par le pôle compétence Bruit de l'Isère, permet d'apporter une réponse aux objectifs de réduction et de prévention des nuisances sonores. Il propose un ensemble d'outils à destination des élus et techniciens dans le cadre de projets d'urbanisme.



## 4.4 Préservation des zones calmes

Une zone calme est définie comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures de transports ou sites industriels bruyants. Pour autant, elle est susceptible d'accueillir diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, divertissements...).

L'article L572-6 du Code de l'Environnement précise que « les zones calmes sont 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. »

S'il existe peu de leviers d'actions pour préserver des zones calmes, quelques préconisations simples peuvent être envisagées pour mettre en valeur et assurer dans le temps la qualité acoustique de ces espaces :

- Limiter les nuisances sonores liées à d'éventuels projets d'infrastructures.
- Prendre en considération l'existence de zones calmes dans les documents d'urbanisme, en particulier dans le rapport de présentation des PLU.
- Indiquer l'existence de ces zones, in situ, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et rappelant les principes de comportement à respecter.
- Suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore dans la zone considérée.

Le Document d'Orientations Générales du SCOT de l'Ouest Lyonnais, dont l'enquête publique s'est terminée le 29 octobre 2010, intègre une recommandation portant sur la protection des espaces naturels contre la circulation de véhicules à moteur.

## Annexe 1. Carte des zones à enjeux

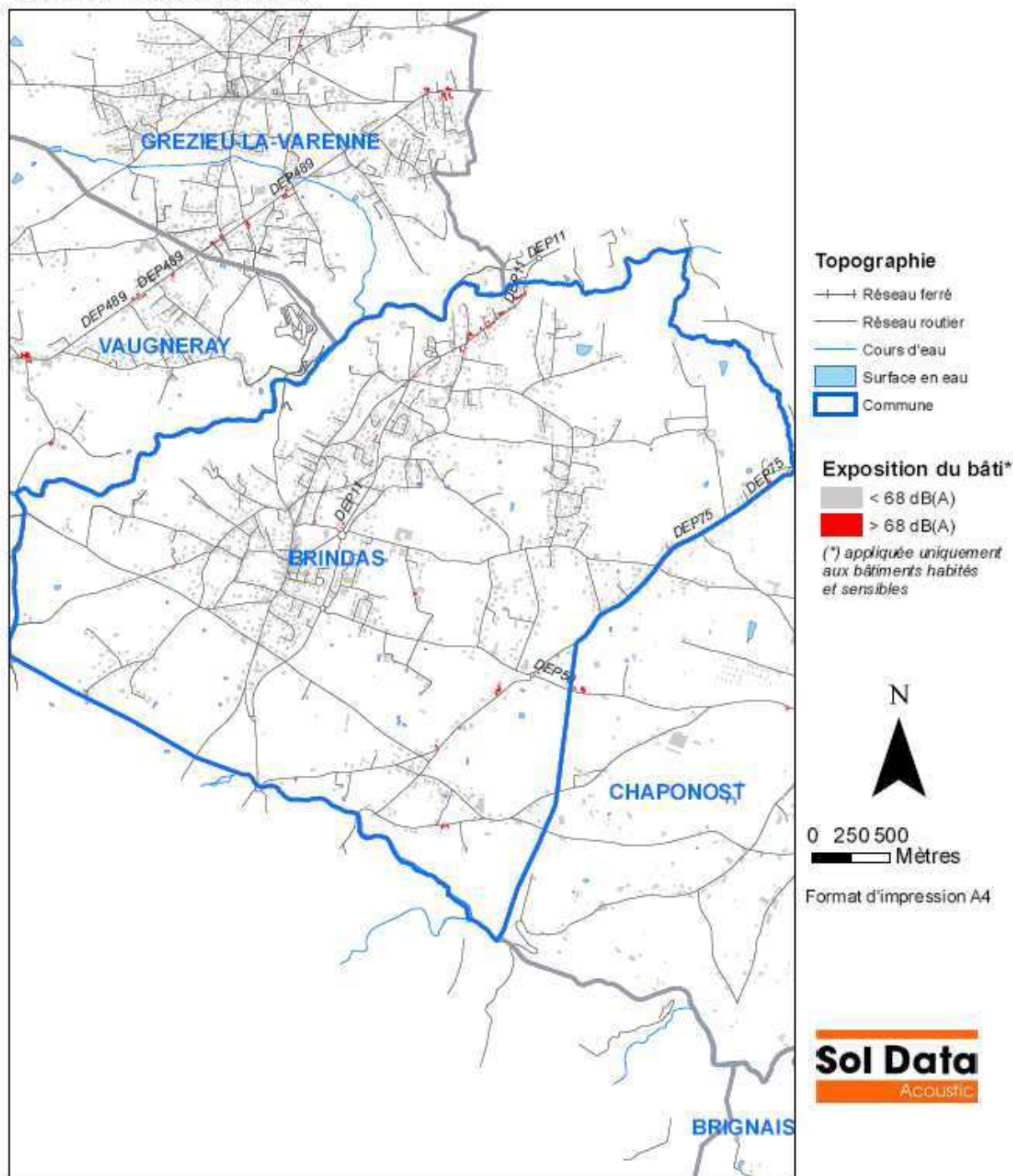
---

CARTOGRAPHIE DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

# Cartographie des bâtiments exposés aux valeurs limites du bruit routier

Situation 2008 - 2009 / Indicateur global : Lden (24h)

Commune de BRINDAS



Cartographie : SolData Acoustic / Edition octobre 2010  
Sources : IGN/DREAL/RFF/DDT/CCVG/CCVL/COPAMO/CCPA

## Annexe 2. Carte des zones calmes potentielles

---



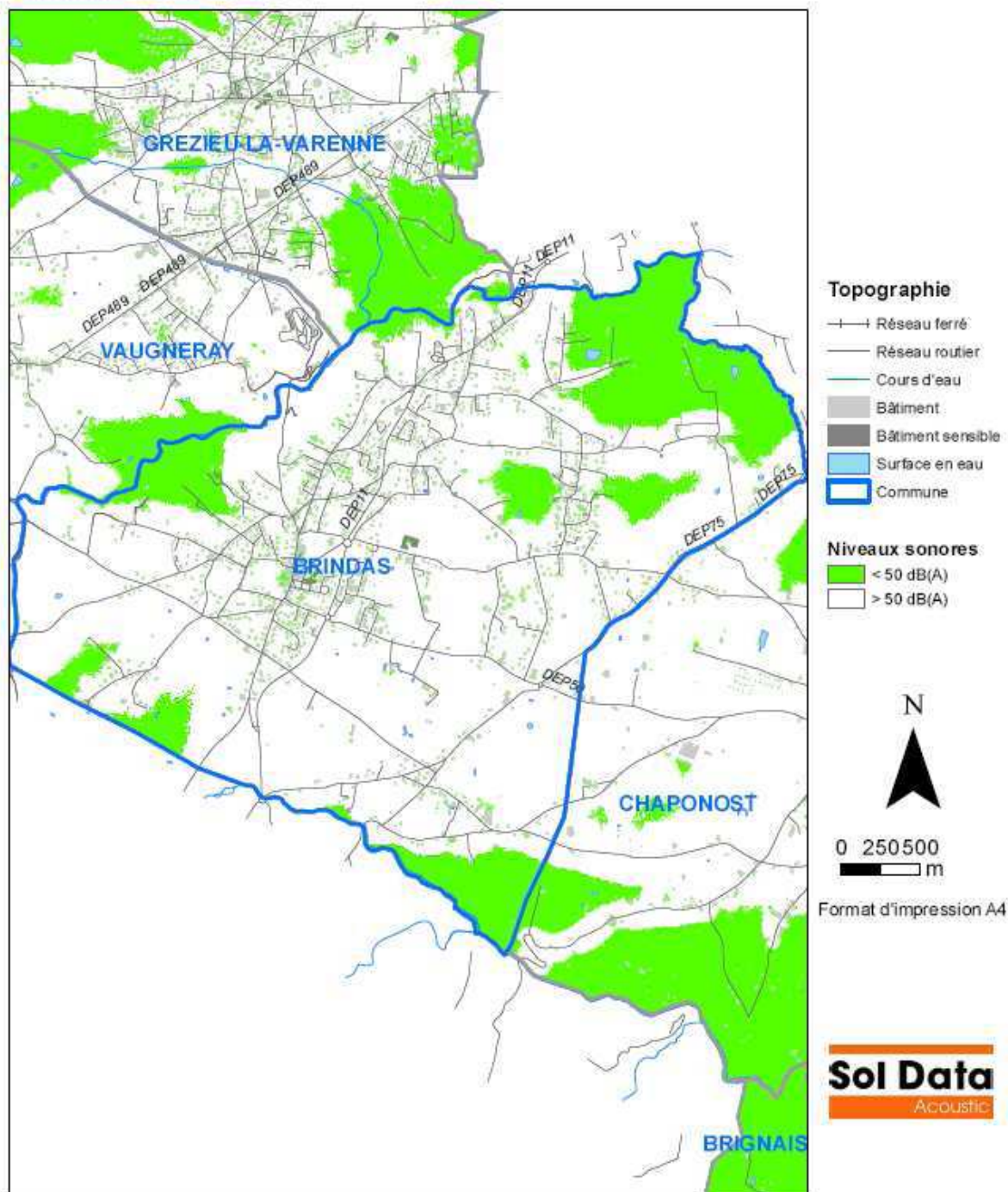
# CARTOGRAPHIE DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

## ZONES CALMES POTENTIELLES

Situation 2005 - 2010 / Indicateur global : Lden (24h)



Commune de BRINDAS



Cartographie : SolData Acoustic / Edition octobre 2010  
Sources : IGN/DREAL/RFF/DDT/CCVG/CCVL/COPAMO/CCPA

## Annexe 3. Actions commune de Brindas

---

**Actions déjà menées depuis 10 ans (2000-2010)**

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique	Estimation financière	Echéances
1	Chemins des Andrés Aménagement aux abords du collège	Mise en place d'un nouveau revêtement routier et zone 30 et 50 km/h	Réduction des vitesses	(CCVL)	2002
2	Réaménagement complet de la rue du Vieux Bourg et du Centre Bourg	Mise en place de sens unique, d'une zone 30 et interdiction aux PL	Réduction des vitesses. Interdiction PL		2007
3	Chemin du Brochaillan	Réfection des enrobés	Réduction des niveaux sonores	(CCVL)	2008

**Actions programmées pour les 5 ans (2010-2015)**

N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique	Estimation financière	échéances
1	Aménagement centre ville Phase 2 Place de Verdun	Réfection complète des revêtements et gestion du stationnement			2013
2	Aménagement du carrefour RD311 (Route du Pont Chabrol) et de la Route de la Pillardière	Mise en place d'un plateau ralentisseur et réfection des revêtements			2011 ou 2012



## Annexe 4. Courrier Département du Rhône

---

RECU  
7 6 NOV 2010

## ROUTES DÉPARTEMENTALES

Votre interlocuteur : Bernard GRANGEAT

☎ 04 72 61 71 79  
📠 04 72 61 71 14  
✉ bernard.grangeat@rhone.fr

Vos réf. : MC/LM/LJ 14/09/10  
Nos réf. : DRD BGR/PVJ - 1009-00346

Monsieur Marc CLIET  
Président  
Communauté de Communes de la  
Vallée du Garon  
2 Rue des Vallières - Maison Forte  
69390 VOURLES

**Élaboration du plan de prévention du bruit dans  
l'environnement - consultation des  
gestionnaires d'infrastructures**

Lyon, le 8 NOV. 2010

Monsieur le Président,

Vous m'informez de votre démarche engagée avec la société Soldata Acoustic, pour établir une cartographie sur le bruit et son plan de prévention.

Vous sollicitez des informations sur les actions menées depuis dix ans et celles programmées sur les cinq prochaines années, afin de lutter contre le bruit.

Après examen par mes services, je vous informe que le Département est attentif à cette problématique, notamment avec la mise en œuvre d'enrobés phoniques dans les traversées d'agglomération et des mesures compensatoires issues des études d'impact, lorsque le projet les nécessite.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président

  
Michel MERCIER

DÉPARTEMENT DU RHÔNE

9, RUE SAINTE HÉLÈNE - LYON 2E  
ADRESSE POSTALE : HÔTEL DU DÉPARTEMENT 69483 LYON CEDEX 03

## Annexe 5. Analyse des retours de consultation

---

Le projet de PPBE de la commune de Brindas a fait l'objet de deux remarques consignées dans le registre de doléances (et présentées ci-après).

Le tableau suivant la présente ainsi les réponses que la commune de Brindas apporte à ces doléances.

Nom, fonction	Observation	Requête	Proposition de réponse
M. CHENEVAT	Nuisances liées au décollage des avions sur l'aérodrome de Brindas (le week-end essentiellement / jusqu'à 1 décollage toutes les 15 min / nuisance au niveau du quartier Varennes et rue de la Douane).	Demande de prise en compte de ces nuisances et d'application de restrictions d'exploitation (en fréquence et/ou en amplitude horaire) comme pour les tondeuses par exemple.	Cette doléance concerne les nuisances sonores liées à l'activité de l'aérodrome qui n'entre pas dans la réglementation appliquée dans le cadre du PPBE.  Un contact sera établi par la commune pour connaître les mesures prises par l'aérodrome pour améliorer l'environnement sonore.
M. et Mme JOUIN	Nuisances liées au trafic routier des voitures et des deux-roues (non respect des vitesses réglementaires, deux-roues trafiqué et nuisances nocturnes).	Demande de prise en compte de ces nuisances et de mise en place de contrôle de vitesse afin notamment que le Chemin des Andrés retrouve une fonctionnalité de « chemin » et non pas de départementale.	Cette doléance concerne les nuisances sonores liées au bruit routier.  La section de voie du ch. des Andrés située entre les ronds points avec la Route Neuve et avec le chemin du Devay est limitée à 30 km/h et dispose d'un coussin permettant le ralentissement des véhicules (action réalisée en 2002 par la CCVL).



①

Bruits d'avions(1) au décollage principalement les week-ends,

Par beau temps - et spécialement les week-ends alors que les Brindasiens profitent des jardins, de nombreux avions décollent de l'aéro-club, produisant un bruit intense et répétitif. (jusqu'à 1 avion toutes les 15 min & certains dimanches).

Ces décollages ont lieu toute la journée et perturbent la tranquillité des quartiers situés au nord du village (quartier Varennes, Rue de la Douane etc.)

Ne pourrait-on pas appliquer aux avions de l'aéroclub les règles applicables aux tondeuses et autres équipements domestiques bruyants - afin de limiter l'amplitude horaire de ces perturbations sonores, ("sonores" au point d'arrêter les conversations car pendant le passage de l'avion, on ne s'entend plus).

(1) : avions de l'Aéroclub.

P. Chenevat. (0678450977).

D'après le dossier que je viens de consulter, des actions ont été menées dans certains secteurs depuis quelques années, notamment chemin des Andres, suite à la construction du collège. Or depuis 10 ans, le trafic routier ne cesse d'augmenter et les aménagements inefficaces.

En effet, la réduction de la vitesse n'est pas respectée. Les voitures ne ralentissent jamais à 50 km/h, et encore moins à 30 km/h sur la portion en ligne droite entre les 2 ronds-points.

Au contraire, la plupart des voitures en profite pour reprendre de la vitesse après le ralentissement. Des contrôles radars ont été effectués. Qu'en est-il aujourd'hui? Autre point important = les véhicules à 2 roues sont trafiqués, s'amusent sur le chemin des Andres, et sur le rond-point du collège réservé aux bus.

La belle saison étant installée, les skieurs enlèvent sans arrêt, très tard, jusqu'à l'aube.

Peut-être de leur compte de ces remarques, le chemin des Andres n'a désormais plus que le nom de "chemin" et fonctionne comme une départementale.

Pr et Mme Xavier Pascal.  
33 chemin des Andres.