

Département de l'Ain

Commune de TOUSSIEUX



PPBE

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la commune de Toussieux



1^{ère} Echéance

Version du 16 janvier 2014

Directive européenne

relative à l'évaluation et à la gestion
du bruit dans l'environnement

Sommaire

1	Le résumé non technique	2
2	Le bruit et la santé	3
2.1	Quelques généralités sur le bruit	3
2.1.1	Le son	3
2.1.2	Le bruit	3
3	Le contexte à la base de l'établissement du PPBE.....	5
3.1	Périmètre.....	6
4	Le diagnostic territorial	8
5	La méthodologie.....	9
6	Les cartes stratégiques.....	10
7	Les objectifs de réduction du bruit.....	13
7.1	Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français :	13
7.2	Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :	15
8	Les zones de calme.....	16
9	Bilan des actions réalisées depuis 10 ans.....	16
9.1	Les mesures préventives prises depuis 10 ans.....	16
9.2	Les mesures réalisées depuis 10 ans.....	16
10	Programme d'actions de prévention sur la durée du PPBE	16
10.1	Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité.....	16
10.2	Les mesures envisagées sur les 5 ans par les autres maîtres d'ouvrage	17
10.3	Les mesures envisagées sur les 5 ans par la collectivité vis-à-vis des bruiteurs	17
10.4	Les financements	17
11	La justification des mesures	17
12	La consultation du public	18
13	Glossaire.....	19

1 Le résumé non technique

Dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, transposée en droit français, des cartes de bruit stratégiques ont été réalisées sur le territoire de la commune de Toussieux et approuvée par délibération du 17 octobre 2013.

Ce sont des documents stratégiques à l'échelle de grands territoires qui visent à donner une représentation de l'exposition au bruit des populations, vis-à-vis de 4 types de sources : transports routier, ferroviaire et aérien et des principaux sites industriels. Les autres sources de bruit, à caractère plus ou moins fluctuant, événementiel... Ne sont pas intégrés à cette étude, même si localement telle activité commerciale, artisanale ou de loisirs, ainsi que les bruits de voisinage, peuvent induire une gêne sonore chez les riverains.

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ou PPBE s'inscrit dans la continuité et a pour objectif la prévention des effets du bruit sur l'environnement, leur réduction si nécessaire et la protection des zones de calmes. Il recense les mesures réalisées dans les 10 dernières années et fait des propositions pour les 5 ans à venir.

Il s'appuie sur les éléments de diagnostic découlant de la cartographie stratégique du bruit et doit être réalisé en cohérence avec les documents d'orientations stratégiques existants sur le territoire (SCOT, PLU) qui sont opposables.

Sa vocation est d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations sonores critiques et préserver la qualité des endroits remarquables par leur qualité sonore.

Les résultats acoustiques issus des modélisations réalisées dans le cadre des cartographies stratégiques du bruit a permis d'identifier les sources de bruit suivantes :

Sources d'origine routière :

✚ Le bruit routier présent sur la commune de Toussieux reste cantonné aux abords immédiats des routes départementale D66^D et D66^F écoulant en moyenne moins de 800 véhicules / jour.

✚ Il n'y a pas de nuisance ferroviaire sur la commune.

Sources d'origine industrielle :

✚ La zone industrielle de Reyrieux apporte quelques nuisances sonores sur les habitations situées en bordure Sud-Ouest de la commune

Il n'y a pas de dépassement de seuil sur la commune.

La quasi-totalité du territoire est peu soumise au bruit : 98% du territoire est soumis à un niveau sonore en Lden inférieur à 55 dB(A).

La commune de Toussieux n'a pas défini de zones de calme mais compte-tenu du diagnostic réalisé, l'ensemble du territoire communal peut être considérée comme une zone de calme.

Seule une demande d'intervention de la Communauté de Communes Dombes Saône Vallée (CCDSV) auprès des entreprises bruyantes de ZI de Reyrieux pour réduire leur niveau de bruit sera nécessaire.

Le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé tous les 5 ans.

2 Le bruit et la santé

2.1 Quelques généralités sur le bruit

(Sources <http://www.bruitparif.fr>, <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.afsse.fr>)

2.1.1 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 : 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 (20µPascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

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.

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 L_{Aeq} (niveau moyen équivalent)

2.1.2 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.

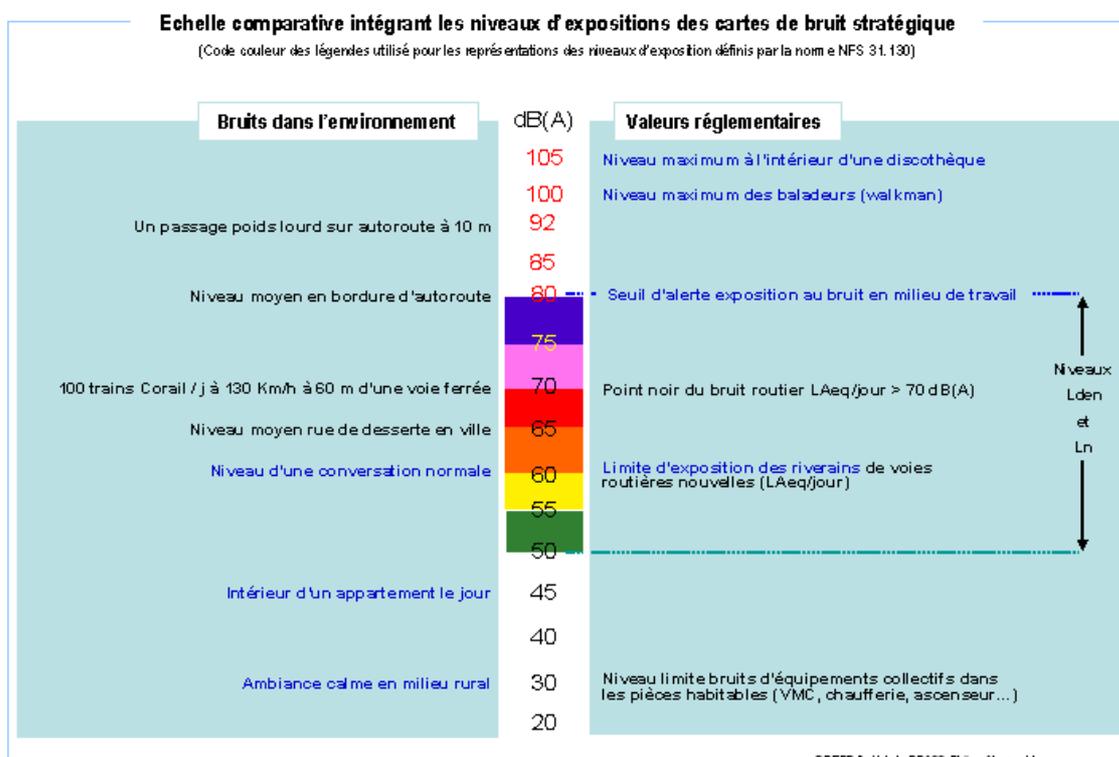
L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du

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

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 (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).



3 Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

La directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et de sa transposition en droit français (articles L572-1 à L572-11 du code de l'environnement, décret n°2006-361 du 26 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

et arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du 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.

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 unités urbaines (agglomérations INSEE) de plus de 100 000 habitants, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'environnement quand il existe ou par le maire de la commune.

3.1 Périmètre

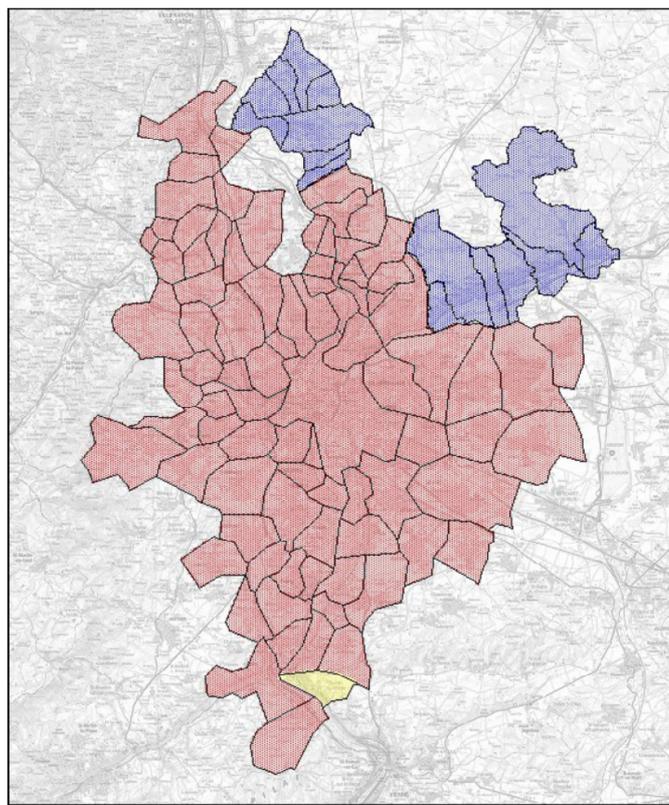
Le travail présenté ici est relatif au territoire de l'agglomération lyonnaise, au sens INSEE, située dans le département de l'Ain et concerne l'ensemble des bruits issus des infrastructures de transports terrestres (route et fer), des Installations Classées au titre de la Protection de l'Environnement soumises à autorisation, et de l'aéroport de Saint-Exupéry.

Les 14 communes concernées sont donc : Beynost, La Boisse, Neyron, Massieux, Saint-Didier de-Formans, Sainte-Euphémie, Montluel, Miribel, Saint-Maurice-de-Beynost, Toussieux, Trévoux, Misérieux, Reyrieux et Parcieux.

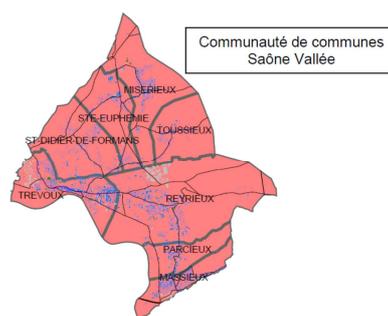
Ce territoire représente une superficie d'environ 150 km² pour une population d'environ 50 800 personnes. Il est représenté sur la figure ci-dessous.

Ces communes disposent de la compétence environnementale de « lutte contre les nuisances sonores ». L'élaboration et l'approbation du PPBE relèvent donc de l'autorité du maire.

Carte de l'agglomération Lyonnaise concernée par la directive européenne du 25/06/2002



-  Communes situées dans l'agglom hors du Grand Lyon
-  Communes situées dans l'agglom du Grand Lyon



Les cartes de bruit de la commune de Toussieux ont été approuvées par le maire en date du jeudi 17 octobre 2013. 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 commune à l'adresse suivante :

<http://www.toussieux.fr>

Le PPBE s'inscrit dans la continuité des cartes de bruit. 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. Il est établi pour une durée maximale de 5 ans.

La commune de Toussieux a élaboré son PPBE au cours de l'année 2013. Ce plan couvre la période allant de sa date d'approbation à celle du 17 juillet 2018. Les actions mises en œuvre avant le 18 juillet 2013 répondent aux obligations de la 1ère échéance de mise en œuvre de la directive européenne et celles déployées entre le 18 juillet 2013 et le 17 juillet 2018 satisferont aux obligations de la 2ème échéance.

La construction du PPBE a été menée à travers une série d'ateliers animés par la direction départementale des Territoires de l'Ain. Elle s'est déroulée en 3 étapes :

- ✚ Diagnostic du territoire communal et évaluation des enjeux en matière de réduction du bruit et de préservation des zones de calme,
- ✚ Recensement des actions mises en œuvre sur les 10 dernières années et des actions prévues sur la durée du PPBE,
- ✚ Rédaction du PPBE communal

Le présent PPBE a pour objectif d'optimiser sur le plan stratégique, technique et économique les actions à engager pour préserver la qualité sonore de la commune. Il a une vocation d'ensembliser des actions des différents maîtres d'ouvrages concernés sur le territoire communal.

4 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), pour plus de détail se référer au chapitre 5 partie « Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français ». 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.

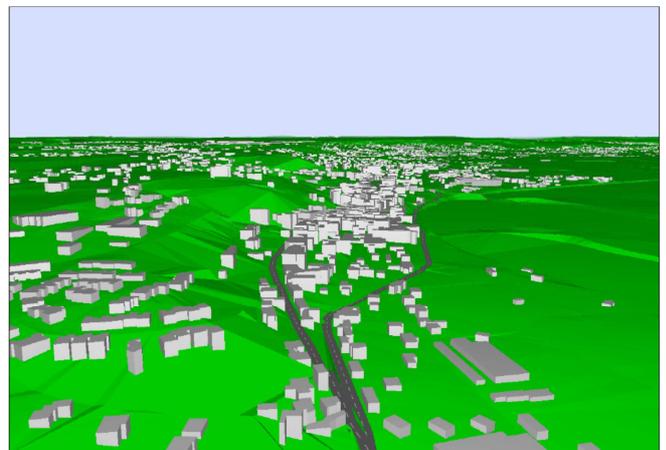
5 La méthodologie

La situation acoustique actuelle est modélisée en 3D à l'aide d'un logiciel de simulation de la propagation acoustique entre les sources de bruit et des récepteurs (logiciel CADNA équipé du module de calcul MITHRA), permettant de faire varier les paramètres influant sur l'émission du bruit (nombre et position des voies et répartition du trafic) et sur sa propagation (murs de clôture, talus, écrans, merlons, bâti).

Le découpage choisi pour la gestion des

données est le territoire communal.

Un modèle de terrain en 3D (sol, bâti, obstacles, voirie) a été construit à partir des données issues de la BDTOPO de l'IGN sur l'ensemble du territoire d'étude.



Vue 3D d'une partie du territoire d'étude

Ce modèle a été contrôlé et affiné à partir de relevés « in situ », de photos aériennes disponibles et de la consultation en ligne du site du cadastre pour la mise à jour du bâti et des protections acoustiques existantes (écrans en bordure de voie ferrée et d'autoroutes).

Les infrastructures routières et ferroviaires sont définies de façon précise en 3D (largeur de plateforme, nombre de voies, profil) ainsi que le terrain (courbes de niveau et points côtés, talus et merlons autoroutiers) et le bâti (volumétrie et placement au sol).

Pour les infrastructures de transport routier, les données de trafic et %PL actuelles disponibles ont été récupérées auprès des divers maîtres d'ouvrage.

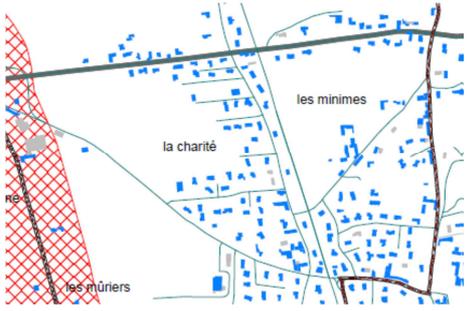
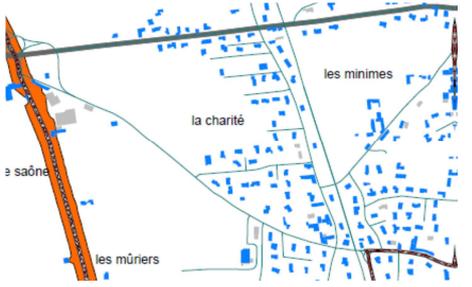
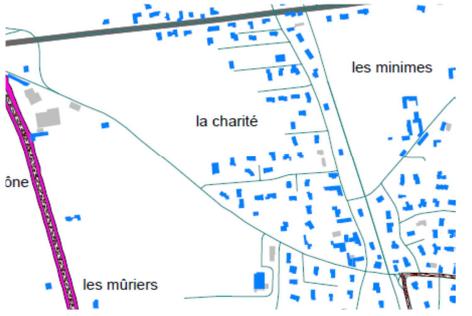
Ensuite, les trafics sont répartis sur les trois périodes réglementaires jour, soirée et nuit, afin de permettre le calcul des indicateurs.

Les données de vitesses sont évaluées à partir des panneaux de limitation de vitesse et ajustées « in situ » selon les sites, la densité de trafic, les courbures et pentes spécifiques...

6 Les cartes stratégiques

Il existe cinq 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> 	<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>  Lden>68	<p>Carte de type « c » indicateur Lden</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p>  Ln>62	<p>Carte de type « c » indicateur Ln</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).</p>

Cartes sont consultables sur le site Internet de la commune: <http://www.toussieux.fr/>

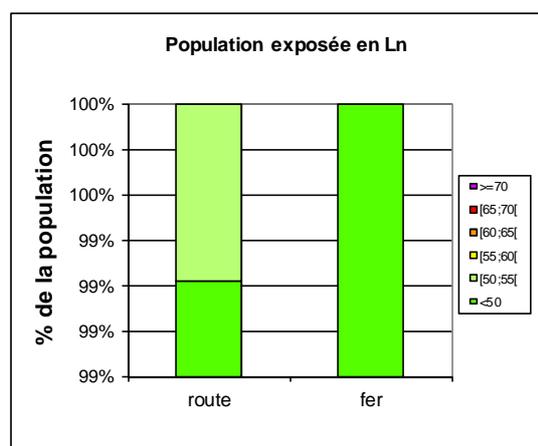
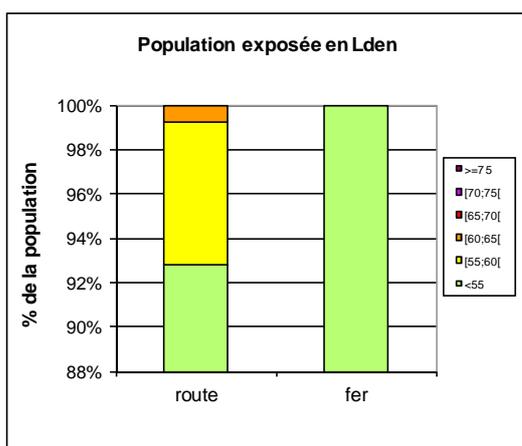
L'analyse des cartes de bruit et la perception générale que nous avons du territoire communal, nous permettent d'identifier les sources de bruit suivantes :

Sources d'origine routière :

- ✚ Le bruit routier présent sur la commune de Toussieux reste cantonné aux abords immédiats des routes départementales D66^D et D66^F écoulant en moyenne moins de 800 véhicules / jour.
- ✚ Il n'y a pas de nuisance ferroviaire sur la commune.

Sources d'origine industrielle :

- ✚ La zone industrielle de Reyrieux apporte quelques nuisances sonores sur les habitations situées en bordure Sud-Ouest de la commune



Lden	Population exposée au bruit routier		Population exposée au bruit ferroviaire	
	Nombre	%	Nombre	%
<55	711	93	766	100
[55;60[	49	6	0	0
[60;65[	6	1	0	0
[65;70[	0	0	0	0
[70;75[	0	0	0	0
>=75	0	0	0	0
Total	766	100	766	100

Ln	Population exposée au bruit routier		Population exposée au bruit ferroviaire	
	Nombre	%	Nombre	%
<50	760	99	766	100
[50;55[	6	1	0	0
[55;60[	0	0	0	0
[60;65[	0	0	0	0
[65;70[	0	0	0	0
>=70	0	0	0	0
Total	766	100	766	100

Lden	Etablissement exposé au bruit routier			Etablissement exposé au bruit ferroviaire		
	Scolaire	Santé	Total	Scolaire	Santé	Total
<55	1	0	1	1	0	1
[55;60[	0	0	0	0	0	0
[60;65[	0	0	0	0	0	0
[65;70[	0	0	0	0	0	0
[70;75[	0	0	0	0	0	0
>=75	0	0	0	0	0	0
Total	1	0	1	1	0	1

Ln	Etablissement exposé au bruit routier			Etablissement exposé au bruit ferroviaire		
	Scolaire	Santé	Total	Scolaire	Santé	Total
<50	1	0	1	1	0	1
[50;55[	0	0	0	0	0	0
[55;60[	0	0	0	0	0	0
[60;65[	0	0	0	0	0	0
[65;70[	0	0	0	0	0	0
>=70	0	0	0	0	0	0
Total	1	0	1	1	0	1

	Bruit routier	Bruit ferroviaire
Lden : Valeurs limites en dB(A)	68	73 (68 pour LGV)
Nb d'habitants	0	0
nb d'établissements d'enseignement	0	0
nb d'établissements de santé	0	0

	Bruit routier	Bruit ferroviaire
Ln : Valeurs limites en dB(A)	62	65 (62 pou LGV)
Nb d'habitants	0	0
nb d'établissements d'enseignement	0	0
nb d'établissements de santé	0	0

Il n'y a pas de dépassement de seuil sur la commune.

La quasi-totalité du territoire est peu soumise au bruit : 98% du territoire est soumis à un niveau sonore en Lden inférieur à 55 dB(A).

7 Les objectifs de réduction du bruit

7.1 Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français :

La directive européenne impose aux états membres l'utilisation des indicateurs L_{den} et L_n pour évaluer l'exposition au bruit des populations, hiérarchiser les situations et identifier les zones d'exposition excessive. L'indicateur L_{den} 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 L_d est le niveau sonore L_{Aeq} (6h-18h) dit de journée, dans le L_{den} il est pris tel quel.

L_e est le niveau sonore L_{Aeq} (18h-22h) dit de soirée, dans le L_{den} il est pondéré par 5dB

L_n est le niveau sonore L_{Aeq} (22h-6h) dit de nuit, dans le L_{den} il est pondéré par 10dB

Dès lors qu'on passe à la phase de traitement, les objectifs se basent sur des indicateurs réglementaires français L_{AeqT} (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.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L_{den}	55	68	73	71
L_n	-	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. Pour plus de détail, il est conseillé de se référer au PPBE approuvé par l'Etat le 22 juillet 2013 et téléchargeable à l'adresse suivante :

http://www.ain.gouv.fr/IMG/pdf/Projet_PPBE_Etat_01_VersionDefinitive_V20130708.pdf

Par souci de cohérence territoriale, les seuils de déclenchement pour une intervention et les objectifs de réduction pour les infrastructures de l'Etat sont retenus pour l'ensemble des sources de bruit prises en compte dans le PPBE communal.

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	

7.2 Les locaux qui répondant 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 :

- 🏗️ publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
- 🏗️ 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
- 🏗️ inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
- 🏗️ mise en service de l'infrastructure
- 🏗️ 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.

8 Les zones de calme

La commune de Toussieux n'a pas défini de zones de calme mais compte-tenu du diagnostic réalisé (*La quasi-totalité du territoire est peu soumise au bruit : 98% du territoire est soumis à un niveau sonore en Lden inférieur à 55 dB(A)*), l'ensemble du territoire communal peut être considérée comme une zone de calme.

9 Bilan des actions réalisées depuis 10 ans

9.1 Les mesures préventives prises depuis 10 ans

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.

Compte-tenu de ce qui précède, il n'a pas été nécessaire de prendre des mesures préventives spécifiques au cours des 10 dernières années ; Toutefois, les travaux suivants ont contribué à réduire le bruit le long de la RD66^D.

-  Réalisation de 2 zones 30 avec ralentisseurs limitant la vitesse des véhicules sur le secteur Mairie-Ecole et à proximité de la salle de loisirs.
-  Aménagement de voirie le long de la RD66^D entre le terrain communal et la sortie Ouest de la commune et au carrefour RD66^D /RD66^F (carrefour de la croix)

9.2 Les mesures réalisées depuis 10 ans

Néant

10 Programme d'actions de prévention sur la durée du PPBE

10.1 Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité

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 en matière de lutte contre le bruit portent principalement sur :

- ✚ La planification, l'urbanisme et l'aménagement (PLU, SCOT).
- ✚ La sensibilisation, l'éducation et la communication.

Le maire dispose également 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.

10.2 Les mesures envisagées sur les 5 ans par les autres maîtres d'ouvrage

Néant

10.3 Les mesures envisagées sur les 5 ans par la collectivité vis-à-vis des bruiteurs

Demande d'intervention de la Communauté de Communes Dombes Saône Vallée (CCDSV) auprès des entreprises bruyantes de ZI de Reyrieux pour réduire leur niveau de bruit

11 La justification des mesures

Les mesures proposées par la commune 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

Il en va de même de certains projets d'aménagement (fournir la liste) 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.

12 La consultation du public

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public. Celle-ci aura lieu du 22 avril au 6 mai 2014. Les citoyens ont la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la commune :

www.toussieux.fr

ou directement en mairie aux heures habituelles d'ouverture du secrétariat et de consigner leurs remarques sur un registre prévu à cet effet.

Un avis faisant connaître les dates et conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (Le Progrès) le samedi 5 avril 2014.

13 Glossaire

ADEME Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.

CRITERES D'ANTERIORITE Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.

dB(A) Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique).

Hertz (Hz) Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son.

ISOLATION DE FACADES Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment.

LAeq Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T ; à la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles.

Lday Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h.

Lden Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit).

Ln Niveau acoustique moyen de nuit.

MERLON Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée.

OMS Organisation mondiale de la santé.

Pascal (Pa): Unité de mesure de pression équivalant 1newton/m².

POINT NOIR DU BRUIT Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité.

POINT NOIR DU BRUIT DIURNE Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit ou seule la valeur limite diurne est dépassée.

POINT NOIR DU BRUIT NOCTURNE Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit ou seule la valeur limite nocturne est dépassée.

RFF Réseau ferré de France. Organisme qui est propriétaire et gestionnaire des voies ferrées nationales.

TMJA Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier.

ZONE DE BRUIT CRITIQUE Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.

