

4 juillet 2011

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

---

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 Vaugneray (69)

---

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-090376-11-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.....	6
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 .....	9
4.1 Mesures réalisées ou engagées .....	9
4.2 Réduction du bruit dans les secteurs à enjeux .....	9
4.3 Anticiper l'évolution de l'environnement sonore .....	13
4.4 Préservation des zones calmes .....	15
<i>Annexe 1. Carte des zones à enjeux.....</i>	<i>16</i>
<i>Annexe 2. Carte des zones calmes potentielles.....</i>	<i>18</i>
<i>Annexe 3. Actions Commune de Vaugneray.....</i>	<i>20</i>
<i>Annexe 4. Courrier Département du Rhône .....</i>	<i>23</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>8</i>
<i>Planche 5 - Zone à enjeux .....</i>	<i>10</i>
<i>Planche 6 - Principes d'implantation des constructions.....</i>	<i>14</i>

### Révisions

<i>Ind</i>	<i>Date</i>	<i>Rédaction</i>	<i>Vérification</i>	<i>Contrôle qualité</i>
A	04.07.11	A.MOULIN	G.FAROTTO	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 Vaugneray 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 4 avril 2011 au 4 juin 2011 inclus**.

Au terme de cette consultation, le projet n'a fait l'objet d'aucune remarque.

## 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 Vaugneray, 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 Vaugneray approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 20 septembre 2010.

Les résultats cartographiques du bruit sur la Commune de Vaugneray ont mis en évidence une exposition de la population non négligeable liée notamment à la présence de l'infrastructure de transport routier principale du secteur : la RD 489. Le diagnostic territorialisé a permis de révéler une seule zone 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 Vaugneray 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 de Vaugneray sont :

- Renouvellement des revêtements routiers.
- Mise en place de zones 30km/h et de plateaux surélevés ralentisseurs.
- Mise en place de cheminements piétonniers.
- Réalisation d'études de trafic routier.

Par ailleurs, certaines actions de réduction de l'environnement sonore compatibles avec le PPBE de la Commune de Vaugneray 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, le CG69 et RFF 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 nombreux sentiers forestiers situés à l'Ouest 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 Vaugneray est visée par l'application de ces textes.**

Au-delà de cette obligation réglementaire, la Commune de Vaugneray 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 Vaugneray comporte :

- Un réseau d'infrastructures routières communales et départementales avec la RD 489.
- Un site industriel de type ICPE-A.

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.

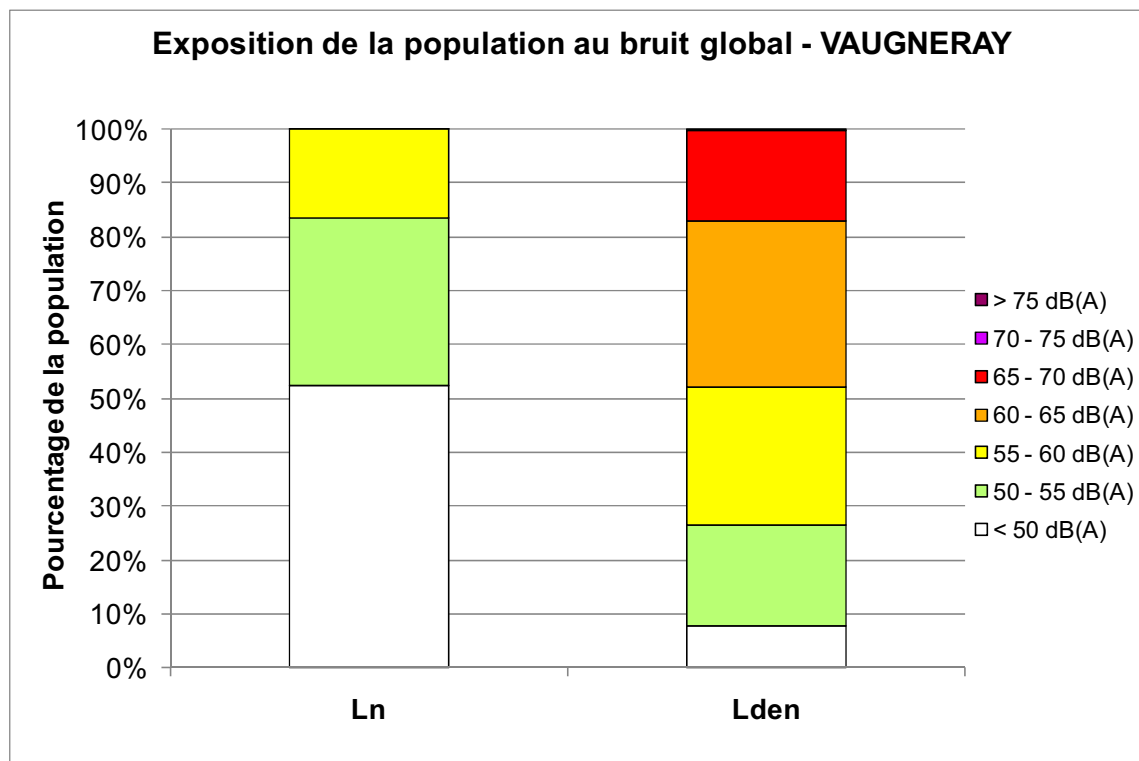
Le diagnostic territorialisé s'appuie sur les cartes stratégiques de bruit réalisées conformément aux textes.

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 20 septembre 2010 montre qu'environ 17 % de la population, soit environ 800 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 Vaugneray.

En revanche, la source sonore de bruit routier engendre un dépassement des valeurs limites pour environ 200 personnes habitant la commune.

### 3.3 Identification des zones à enjeux

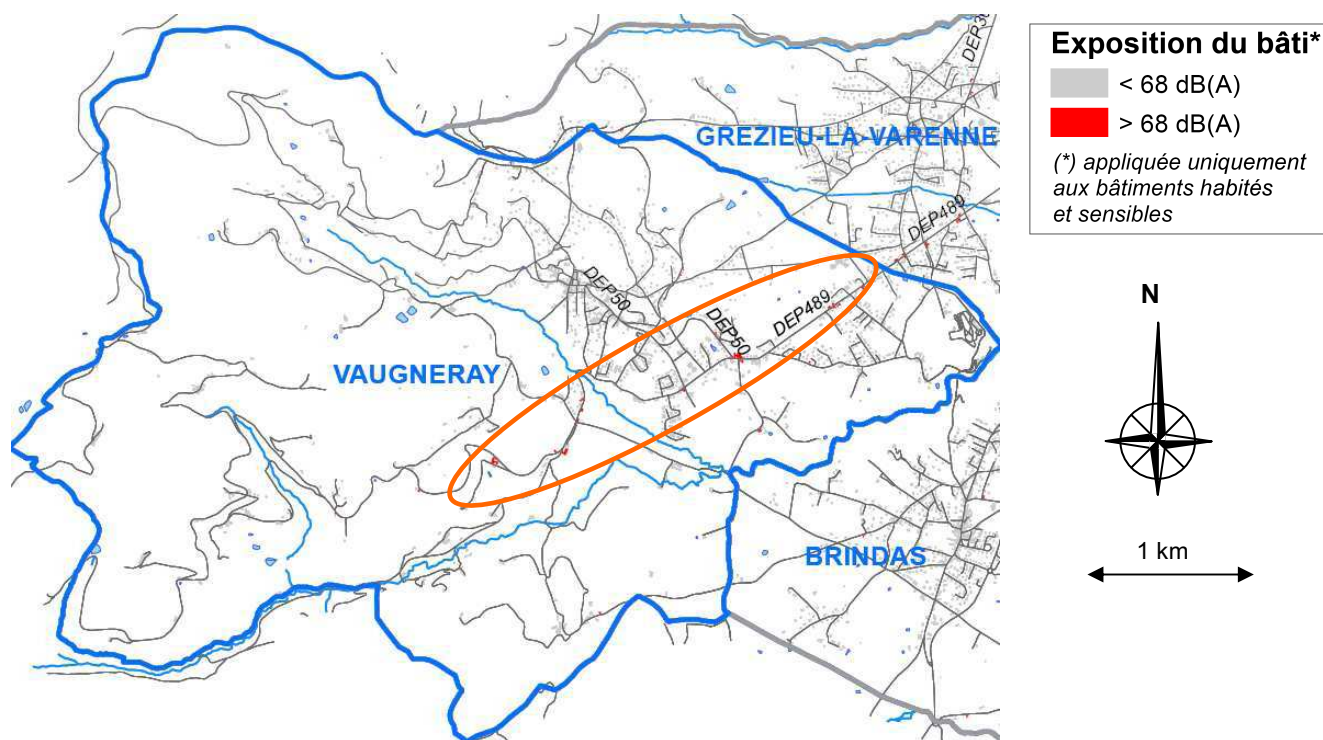
Pour faire ressortir les situations prioritaires, l'analyse suivante, réalisée à partir du bruit routier, prend en compte :

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

La planche ci-après présente :

- La localisation de la zone identifiée pour le bruit routier (entourée 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 489 qui traverse la commune de Grézieu-la-Varenne à Yzeron.
- En centre ville de la commune les axes principaux n'engendrent pas d'exposition à des niveaux de bruit routier supérieurs à 68 dB(A).



La zone identifiée doit faire l'objet d'une réflexion au sein des services internes de la commune de Vaugneray, et des gestionnaires concernés, dans l'objectif de réduire les nuisances sonores pour ces zones habitées. Cette zone fait l'objet d'une description dans le plan d'action.

### 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 :

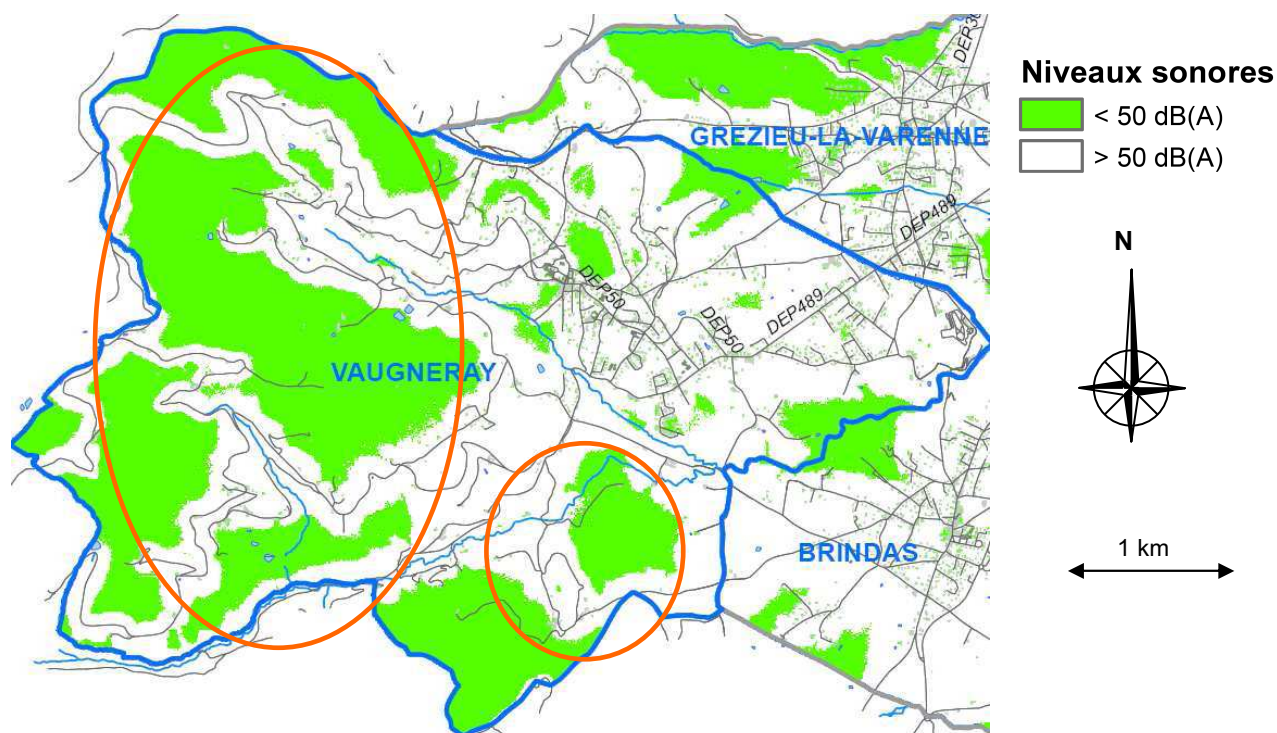
- **Un critère acoustique** : zones où le niveau sonore  $L_{DEN}$ , toutes sources confondues, est inférieur à un certain seuil.
- **Un critère qualitatif** propre à chaque secteur, en fonction de l'occupation des sols et d'autres paramètres urbanistiques ou environnementaux spécifiques.

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-dessous 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 :
  - Le long des sentiers forestiers au niveau des espaces naturels boisés à l'Ouest de la Commune.
  - Au niveau de certains secteurs de la vallée de l'Yzeron.

Les zones calmes potentielles identifiées feront l'objet d'une réflexion au sein de services internes de la commune de Vaugneray 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 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 Vaugneray.

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

---

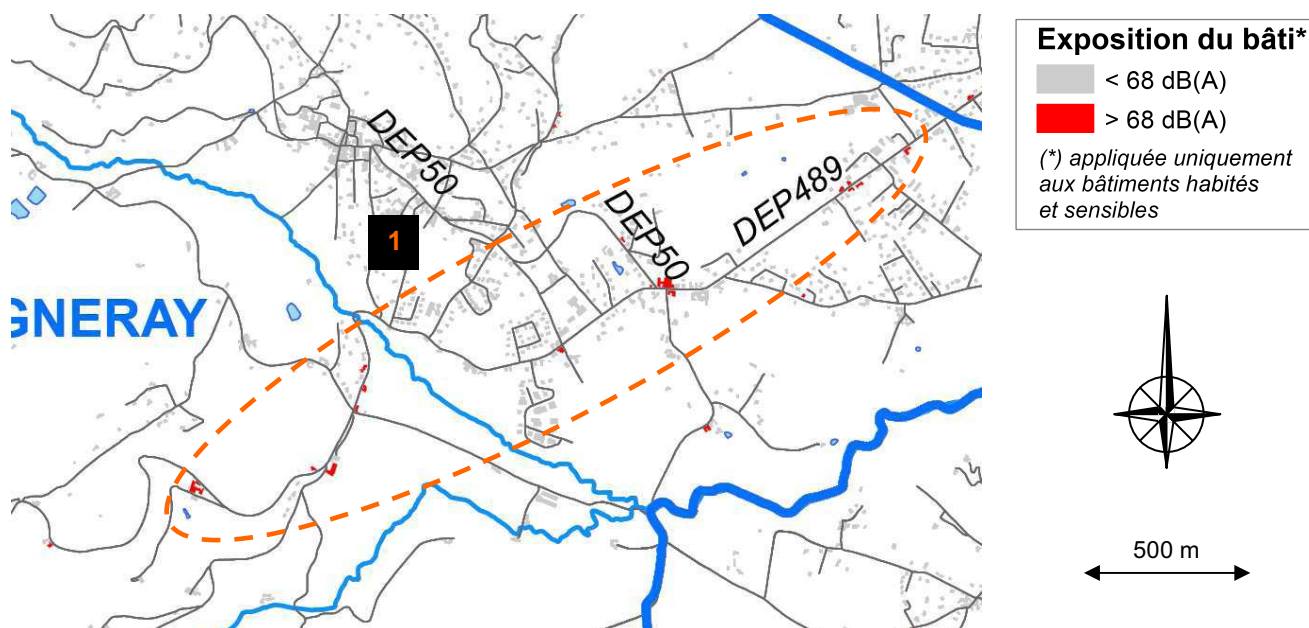
#### 4.2.1 Description des secteurs à enjeux

---

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 le secteur à enjeux retenu lors du diagnostic territorialisé.

## Planche 5 - Zone à enjeux



Le tableau ci-après précise pour la zone identifiée l'infrastructure à l'origine des dépassements constatés, ainsi que ses principales caractéristiques :

N°	Infrastructure	Trafic journalier moyen	Gestionnaire	Commentaires
1	RD 489	Plus de 3 000 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, la RD 489 constitue la principale source de bruit responsable des dépassements des valeurs limites réglementaires.

La commune de Vaugneray n'est pas gestionnaire de la voie routière identifiée dans le cadre de ce diagnostic.

### 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 Vaugneray** sont les suivantes :

- Mise en place d'une zone 30km/h permettant la réduction de la vitesse des véhicules et notamment au lieu-dit « La Halte ».
- Mise en place de ralentisseurs notamment au carrefour route de Bordeaux-Rue de Charpieu.

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

- Renouvellement des revêtements routiers notamment Rue de Lyon.
- Développement des modes doux avec mise en place de cheminements piétonniers et de places de stationnement conjointes.
- Réalisation d'études de trafic routier servant de diagnostic au projet d'élaboration d'un plan de circulation alternatif.
- Application de la réglementation du Classement Sonore des Voies Bruyantes aux demandes d'instructions de permis de construire.
- Projet de création d'une voie d'évitement du village destinée aux poids-lourds.
- Projet d'insonorisation des établissements scolaires et incitation à l'isolation des logements.

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

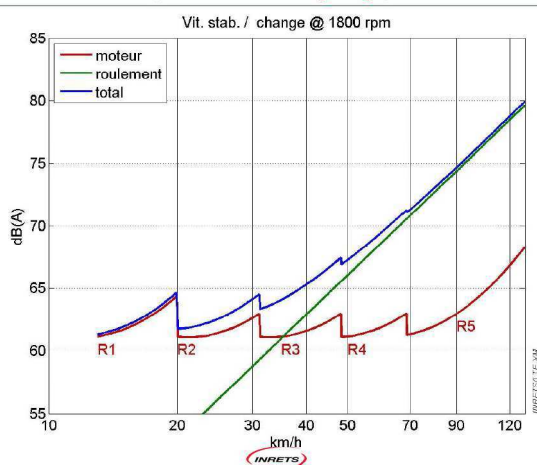
Les impacts acoustiques liés aux actions présentées au paragraphe précédent sont détaillées ci-après :

##### 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).

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

**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.

**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 :

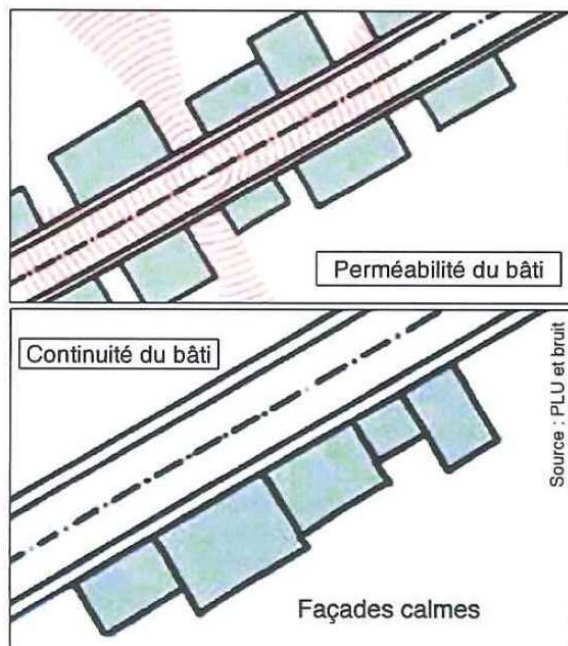
#### 1. Projet d'aménagement :

- 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...).

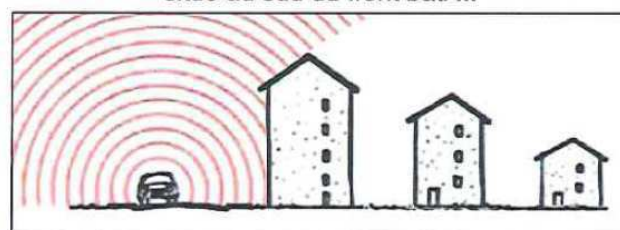
## Planche 6 - Principes d'implantation des constructions



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

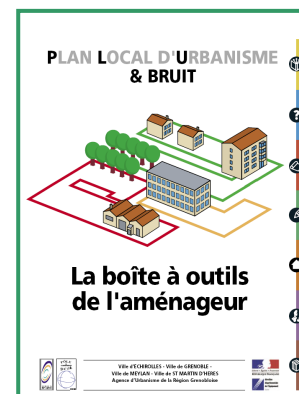


Afin de ne pas nuire à l'ensoleillement, un axe bruyant incite à ce que les rangs successifs de bâtiments s'organisent par ordre de hauteur croissante lorsque qu'il est situé au sud du front bâti ...



... 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

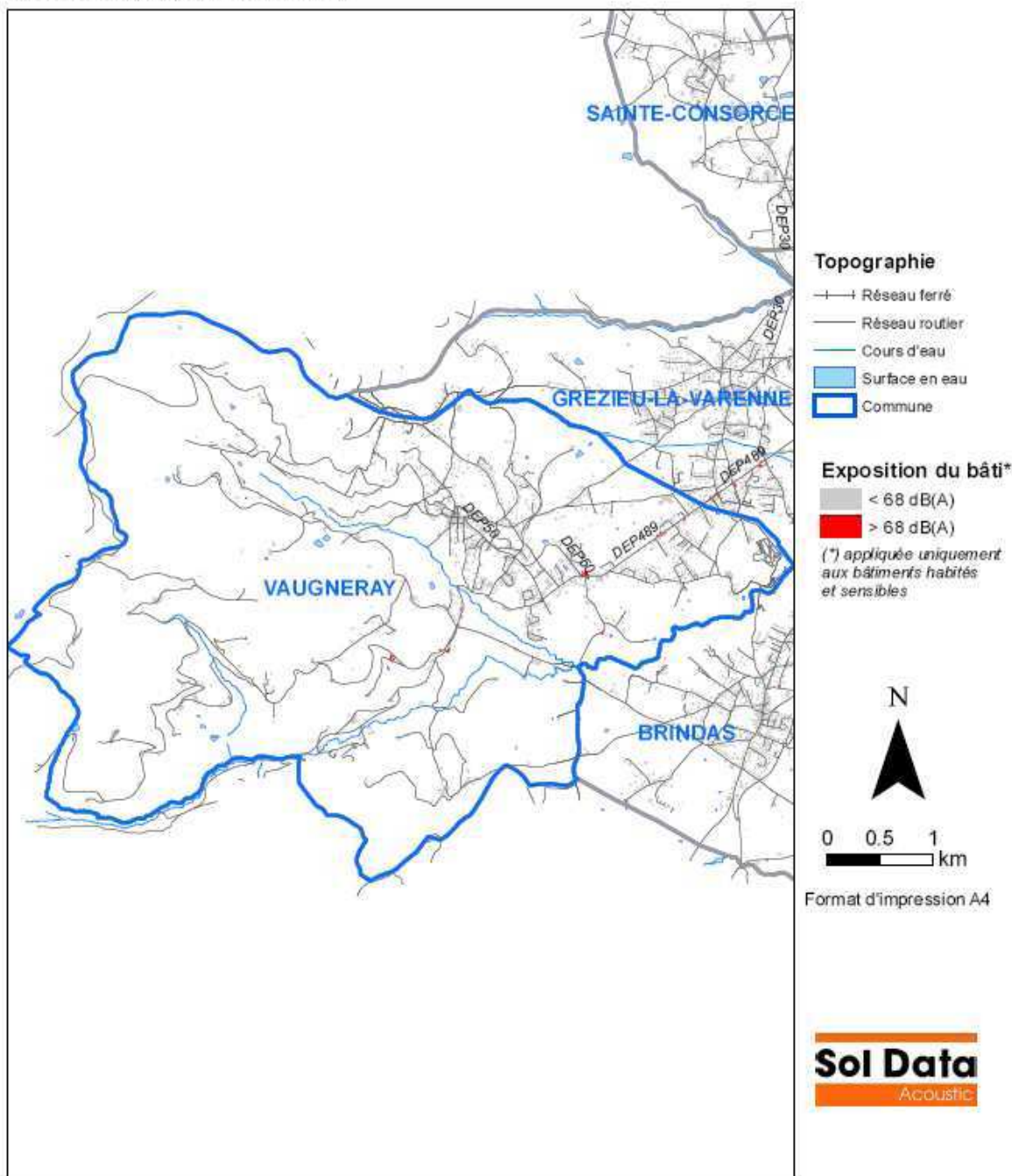
---

CARTOGRAPHIE DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

# Cartographie des bâtiments exposés aux valeurs limites du bruit routier

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

Commune de VAUGNERAY



Cartographie : SolData Acoustic / Edition octobre 2010

Sources : IGN/DREAL/RFF/DDT/CCVG/CCVL/COPAMO/CCPA

## Annexe 2. Carte des zones calmes potentielles

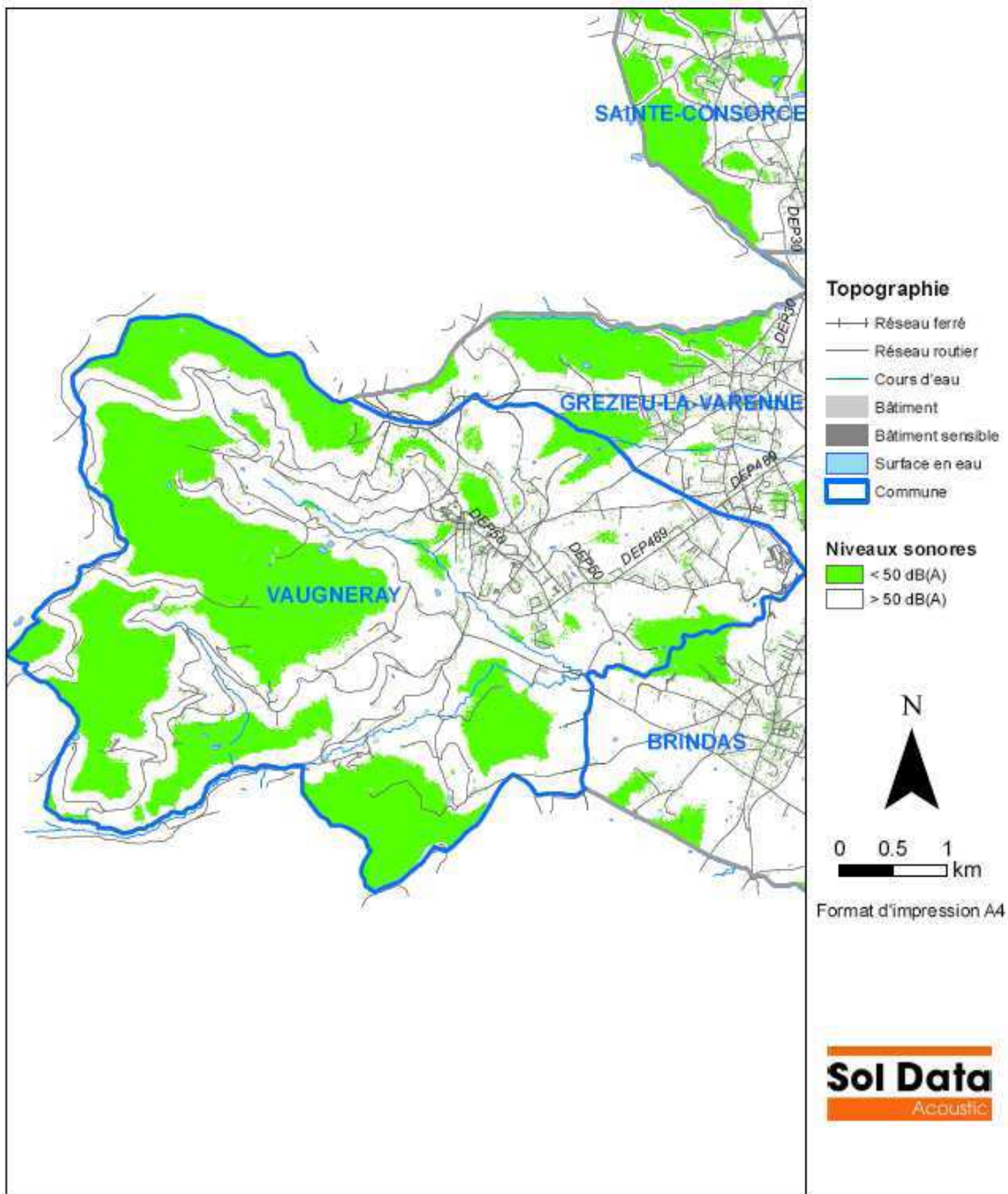
---

# CARTOGRAPHIE DE L'ENVIRONNEMENT SONORE ZONES CALMES POTENTIELLES

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



Commune de VAUGNERAY



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

## Annexe 3. Actions Commune de Vaugneray

---

Actions déjà menées depuis 10 ans Période 2000-2010					
N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu et avéré	Estimation financière	Date de décision et date d'achèvement, ou non (précisez)
1	Réduction de vitesse	Mise en place d'une zone 30 (lieu-dit "La Halte")	Mise en place pour raison (protection des piétons au centre nautique). Impact acoustique faible (peu d'habitations, chemin du Stade : voie desserte locale)		OCTOBRE 2007
2	Réduction de vitesse	Mise en place d'un ralentisseur carrefour route de Bordeaux-rue de Charpieu	Mise en place pour raison sécuritaire (proximité Ecole Jean-Baptiste) Impact acoustique certain (route de Bordeaux : secteur en agglomération mais voie distributrice)		FEV 2008
3	Changement de revêtements	Rue de Lyon	Impact acoustique lié à l'amélioration des revêtements		
4	Développement des modes doux	Mise en place de chemins piétonniers (360 mètres)	Liaison entre le quartier de Maison-Blanche et le bourg pour favoriser la circulation piétonne. Impact acoustique faible (la voie des voitures n'est pas réduite).		2008
5	Développement des modes doux/ Aménagements stationnements	Chemins piétonniers / Stationnements	Circulation piétonne au centre-bourg entre la place Lumière et la place de la Mairie Multiplier les offres de stationnements Ces actions conjointes participent à faciliter la circulation et à réduire les nuisances sonores.		
6	Etudes	Comptage routier dans la traversée du village.	Etude permettant d'estimer le trafic routier et la vitesse au centre du village. Utilité pour conception d'un plan de circulation alternatif.		Dec 2009
7	Réglementation	Classement sonores des voies	Les constructions neuves situées en bordure des voies classées comme sonores par la préfecture sont soumises à des prescriptions en matière d'isolation.		

Actions programmées pour les 5 ans à venir Période 2010-2015					
N°	Intitulé	Description (technique)	Impact acoustique attendu	Estimation financière	Echéance prévue
1	Aménagement de voirie	Cheminement piétonnier au village	Limitation de la circulation automobile	50 000 €	2011
2	Aménagement de voirie	Cheminement piétonnier depuis la ZAC	Limitation de la circulation automobile		

Commentaires complémentaires :

### ACTIONS A MENER, PISTES DE REFLEXION (sans calendrier fixé)

#### AMENAGEMENTS DE VOIRIE :

- Poursuite des aménagements de voirie :
  - ✓ Ralentisseurs quand ils s'accompagnent d'abord d'une nécessité en terme de sécurité,
  - ✓ Modes doux de déplacements : poursuivre le développement de voies piétonnes dans la commune, offrant une alternative à la seule circulation automobile,
  - ✓ Multiplier les offres de stationnement en périphérie immédiate du centre-bourg et poursuivre le développement de voies piétonnes pour accéder facilement aux commerces.
2. Créer une voie de circulation alternative au principal axe de traversée du village (RD 50 : avenue Sérullaz-route de Malval) ; **principe inscrit dans le PLU en cours d'élaboration.**
3. Créer une voie d'évitement du village entre les RD 489 et RD 50, destiné avant tout aux poids lourds ; **principe inscrit dans le PLU en cours d'élaboration.**
4. Inciter les automobilistes à emprunter d'autres voies de circulation pour leurs trajets afin d'éviter que l'intensité sonore se concentre sur les mêmes voies (pose de panneaux d'indication).

#### AUTRES ACTIONS :

1. Créer d'avantages d'espaces verts et de "zones de respiration" dans les zones d'urbanisation dense.
2. Limiter l'urbanisation aux abords immédiats des établissements scolaires et de santé dans les documents d'aménagement urbain.
3. Hiérarchiser l'espace public pour différencier les axes majeurs de circulation et les voies réservées aux déplacements doux ; **principe inscrit dans le PLU en cours d'élaboration.**
4. Compléter l'insonorisation des bâtiments scolaires.
5. Inciter à l'isolation des logements.

## Annexe 4. Courrier Département du Rhône

---



RHÔNE

RECU  
7 6 NOV 2010

ROUTES DÉPARTEMENTALES

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

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/PVI - 1009-00346

**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