

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

SOMMAIRE

I) CONTEXTE

I. 1 La réglementation européenne	p 2
I. 2 L'application de la directive-cadre européenne en droit français	p 2
I. 3 La mise en œuvre de la directive	p 3
I. 4 La définition du PPBE	p 3

II) DEFINITIONS et EFFETS DU BRUIT

II. 1 La définition du Bruit	p 4
II. 2 Le bruit comme nuisance sonore	p 4
II. 3 Les mesures du bruit	p 5
II. 4 La propagation du bruit	p 6

III) ETAT DES LIEUX

III. 1 Les caractéristiques de Millau	p 8
III. 2 Le diagnostic territorial	p 8
III. 3 Les objectifs et les mesures réalisées depuis 15 ans par la collectivité	p 10

IV) PROGRAMME D'ACTIONS

IV. 1 Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité	p 15
IV. 2 Les financements	p 18
IV. 3 Les justifications des mesures	p 18
IV. 4 L'impact des mesures	p 18
IV. 5 La consultation du public	p 18

ANNEXES	p 19
---------	------

GLOSSAIRE	p 21
-----------	------

I) CONTEXTE

I.1 La réglementation européenne :

La directive-cadre 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement vise à poser les bases communautaires de lutte contre le bruit des infrastructures de transports terrestres, des aéroports et des industries.

Cette directive s'applique au bruit perçu par les populations dans les espaces bâtis, dans les parcs publics ou d'autres lieux calmes d'une agglomération, dans les zones calmes en rase campagne, à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux ainsi que dans d'autres bâtiments et zones sensibles au bruit. Ne sont en revanche pas visés les bruits dans les lieux de travail, les bruits de voisinage, d'activités domestiques ou d'activités militaires dans les zones militaires.

Elle définit une approche commune à tous les Etats membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant. Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, ainsi que la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

Cette directive a été transposée en droit français par l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004.

I.2 L'application de la directive-cadre européenne en droit français :

Suite à la transposition de cette directive-cadre dans le droit français, de nombreux textes réglementaires sont venus préciser les attentes et les modalités de réalisation des objectifs de cette directive. Il est possible de citer les textes suivants :

- décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 définissant les agglomérations et les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ; codifié depuis aux articles R-572-1 et suivants du code de l'environnement ;
- arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aéroports concernés par l'application de la directive ;
- arrêté du 4 avril 2006 fixant les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit ;
- circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- instruction du 23 juillet 2008 fixant les modalités de réalisation des PPBE sur les réseaux ferroviaires et routiers nationaux ;
- articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du Code de l'Environnement définissant les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

I.3 La mise en œuvre de la directive :

Selon l'article L.572-2 du Code de l'Environnement, une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement doivent être établis pour :

- chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ainsi que les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel dépasse les 30 000 passages de trains ;

- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les articles L.572-4 et L.572-7 du Code de l'Environnement précisent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Pour les routes des collectivités (départementales et communales) les cartographies sont réalisées par le préfet du département et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement par les collectivités.

I.4 La définition du PPBE :

Selon l'article L.572-6 du Code de l'Environnement, « *les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones de calme. 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 tenue des activités humaines pratiquées ou prévues. Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits. Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites fixées dans des conditions définies par décret en Conseil d'État sont dépassées ou risquent de l'être* ».

II) DEFINITION ET EFFETS DU BRUIT

II.1 La définition du Bruit :

Le bruit, constitue un phénomène omniprésent dans la vie quotidienne, aux sources innombrables et d'une infinie diversité. La neuvième édition du dictionnaire de l'académie française définit le bruit comme un « *son ou ensemble de sons qui se produisent en dehors de toute harmonie régulière* ».

Le bruit est une vibration de l'air qui se caractérise par sa fréquence (tonalité), son intensité et sa durée. Le bruit est donc un phénomène physique, un son, mesurable selon des paramètres physiques, mais avec par ailleurs une perception négative de ce son par l'individu, perception qui, elle, n'est pas directement mesurable. Selon la norme NFS 30001, le bruit est considéré effectivement comme un « *phénomène acoustique produisant une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante* ».

II.2 Le bruit comme nuisance sonore :

Chaque individu possède sa propre perception du bruit, qui dépendra elle-même de composants multiples, contextuels, personnels et culturels. La musique de l'un sera souvent perçue comme une gêne, une nuisance par son voisin, de même que les loisirs des uns peuvent générer du bruit pour les autres.

La notion de nuisance sonore comporte également des aspects subjectifs et personnels, une nuisance étant définie comme ce qui nuit à la santé ou entraîne une sensation désagréable, ce qui est la cause de désagrément. Or la sensibilité des individus au bruit est variable aussi bien en ce qui concerne les effets auditifs que les effets non auditifs.

Divers sondages ou enquêtes menées ces dernières années font ressortir l'importance de cette nuisance sonore ressentie par les Français :

- 54% des français se déclarent gênés par le bruit lorsqu'ils sont chez eux (*source : INSEE 2002*);
- selon l'Institut National de la Consommation en 2002, 40% de la population française juge le bruit comme la nuisance la plus gênante ;
- les transports sont la première source de nuisance sonore, surtout pour les grandes villes, tandis que les habitants de cités ou de grands ensembles souffrent du bruit provoqué par leurs voisins (*source : INSEE octobre 2002*).

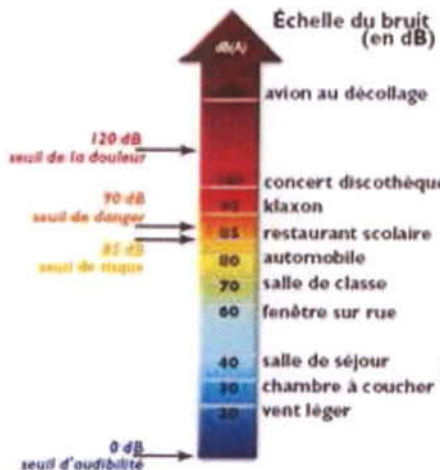
Les sources de bruit en ville sont très variées allant du bruit des activités festives et sportives au bruit des chantiers.

Les bruits résultant des moyens de transport sont ceux qui retiendront notre attention : Bruit routier.

II.3 Les mesures du bruit :

Un bruit se caractérise essentiellement par son niveau et sa fréquence. Le niveau de bruit, qui détermine si un son est fort ou faible, se mesure en décibels (dB).

Le niveau zéro, 0 dB, correspond au seuil de l'audition humaine. Le seuil de la douleur se situe quant à lui aux environs de 120 à 130 dB.



Guide Ademe "La lutte contre le Bruit"

Un écart de 2 dB correspond au plus faible intervalle entre deux niveaux sonores détectables par l'oreille humaine, mais c'est à partir d'un intervalle de 3 dB qu'on perçoit vraiment une réelle différence. L'échelle des décibels est ainsi faite que chaque fois que le niveau sonore d'un bruit augmente de 3 dB, la quantité de bruit reçue passe du simple au double.

Ainsi la combinaison de deux sources sonores de 60 dB produit un niveau global de 63 dB.

1-



L'oreille est moins sensible aux sons graves qu'aux sons médium ou aigus (compris entre 500 et 2 000 Hz), mais cette moindre sensibilité pour les graves s'atténue quand les niveaux sonores augmentent. Afin de prendre en compte cette sensibilité physiologique particulière, on applique aux sons mesurés (en dB) des filtres représentatifs de la perception humaine. Pour les niveaux sonores courants, on a ainsi recours au **filtre A**, le niveau s'exprimant alors en décibel A, note **dB(A)** ; pour les bruits élevés, tels que les bruits impulsionnels (pétards, armes à feu, avertisseurs), on utilise le décibel C, note dB(C).

Afin d'évaluer le niveau sonore ambiant, il suffit d'observer comment la communication s'opère avec une personne située à un mètre de vous (*source : ministère de l'Emploi, du Travail et de la Santé*) :

- si vous pouvez avoir une conversation normale, le niveau sonore est inférieur à 70 dB(A) ;
- si vous devez élever la voix, le niveau est supérieur à 80 dB(A) ;
- si toute compréhension est impossible, le niveau est supérieur à 105 dB(A).

Il est possible de distinguer deux grandes catégories de descripteurs ou d'indicateurs de bruit. Ceux-ci sont censés représenter la gêne ressentie laquelle varie en fonction de l'heure, mais aussi de la source et des modalités d'apparition du bruit :

- **les descripteurs énergétiques intégrés (ex : LAeq, Lden, Ln) ;**
- **les descripteurs événementiels (ex : SEL et Lmax).**

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 impose, dans son article 5, l'utilisation des descripteurs énergétiques intégrés Lden et Ln. Ces indicateurs énergétiques intégrés prennent en compte le cumul des bruits sur une période donnée le jour, la nuit, 24 heures ou plus (ex : LAeq et ses dérivés comme le Lden, Lnight, Lday, Levening) et permettent donc de caractériser une exposition de long terme.

L'**indicateur Lden** (pour « day, evening, night »), qui donne plus de poids au bruit le soir (on ajoute 5 dB à la valeur mesurée de 18h à 22h) et la nuit (+ 10 dB de 22h à 6h) retenu par la directive européenne n° 2002/49/CE, est de plus en plus utilisé.

II. 4 La propagation du bruit :

Les phénomènes sonores en un lieu dépendent des caractéristiques des sources de bruit présentes et du contexte de propagation.

Les éléments caractérisant le bruit routier sont :

- le trafic des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL),
- les vitesses pratiquées,
- le type de circulation (fluide ou pulsée),
- la répartition des trafics par période diurne / nocturne.

La propagation du bruit dépend des conditions du milieu ambiant et de multiples paramètres comme :

- **L'effet de sol** : La nature du sol intervient dans la propagation du son en l'absorbant ou en le renvoyant : un sol dur et lisse réfléchit beaucoup plus d'énergie acoustique qu'un terrain meuble, de culture ou recouvert d'une végétation buissonnante. Pour le bruit routier, il s'agit de faire attention à la nature des revêtements de chaussée et à la nature des sols entre la route et les bâtiments.

- **L'effet d'obstacle** : Lorsqu'un obstacle matériel opaque se trouve entre la source et le récepteur, celui-ci va bénéficier d'une « zone d'ombre » dans laquelle l'énergie acoustique est atténuée par rapport à celle qui serait perçue à la même distance de la source, en l'absence de l'obstacle. Pour le bruit routier, il s'agit de considérer le profil en travers (déblais / remblais) de la voie, la présence d'écran.

- **L'effet de la distance** : L'absorption du son par l'air se traduit par une perte d'énergie acoustique en fonction de la distance à la source : un doublement de la distance par rapport à la source correspond à une diminution de 3 db(A) au niveau du récepteur.

- **Les effets météorologiques** : La vitesse de propagation augmente avec la température. Les effets du vent jouent surtout sur la distance. Les effets du vent et de la température sont simultanés et entraînent une stratification de l'atmosphère se traduisant par une modification de la propagation sonore.

- **L'effet des végétaux** : Les végétaux sont trop perméables à l'air pour constituer un obstacle ayant un grand effet atténué. En général, ils agissent sur le son comme éléments diffusants.

A titre d'exemple, les valeurs de niveaux de bruit indicatives pour des trafics routiers d'une rue de centre urbain (type «rue en U») de largeur de 15m, avec une vitesse de 50 km/h et 5 % de PL sont listés dans le tableau ci-après :

Débit horaire	LAeq(1h) en façade	Débit journalier approximatif
10 véh./h	55 dB(A)	150 véh./j
100 véh./h	66 dB(A)	1 500 véh./j
1 000 véh./h	76 dB(A)	15 000 véh./j

III) ETAT DES LIEUX :

III.1 Les caractéristiques de Millau :

Sa situation géographique au sein du Parc Naturel des Grands Causses, son bassin démographique, son bassin d'emplois, ses commerces, équipements et services font de Millau un pôle urbain à l'échelle du Sud de l'Aveyron.

Ville étalée avec ses 16 800 hectares, Millau entretient près de 77 hectares de domaine public dédié majoritairement aux déplacements, notamment routiers.

III .2 Le diagnostic territorial :

La réduction du bruit :

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne Lden (pour les 24 heures) et Ln (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation.

C'est pourquoi, il est nécessaire de rappeler que les cartes de bruit sont des documents stratégiques à l'échelle de grands territoires, présentant une évaluation globale et macroscopique (échelle 1/25000) du bruit et non une mesure de bruit effectivement constatée. Les cartes de bruit donnent une idée sonore du bruit moyen sur une année et peuvent être en décalage avec un ressenti.

L'estimation du bruit est effectuée en prenant des hypothèses très défavorables : bruit ressenti au premier étage d'un immeuble, fenêtre ouverte en se plaçant juste devant sa fenêtre. ¹

Les cartes de bruit dites de « 3ème échéance » (voies dont le trafic est supérieur à 8 200 véhicules par jour) ont été publiées par Arrêté préfectoral 12 Novembre 2018².

Pour Millau, l'analyse des cartes de bruit montre que seule la source de bruit d'origine routier est identifiée avec :

- la RD 809 du giratoire de Bellugues avec la RD 911 au giratoire du Larzac avec la RD 992 ;

- la RD 41 (avenue de Calès et boulevard Jean Gabriac) du giratoire des Martyrs de la Résistance au giratoire boulevard Jean Gabriac/avenue de Calès ;

- un axe communal avec les avenues République et Charles de Gaulle.

Le présent PPBE ne concerne que ces deux axes communaux, les deux RD étant traités par le PPBE du Conseil Général de l'Aveyron.

Il s'agit des personnes exposées le long des voies de circulation communales. Pour les voies départementales, le Conseil Général de l'Aveyron réalise un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement sur l'ensemble de son réseau routier de « 3ème échéance ».

Enfin, ces cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

1 Annexe 1

2 Annexe 2

Tableau de synthèse des populations exposées au-delà des valeurs seuils réglementaires par période pour les infrastructures visées³ :

Lden ≥ 68 dB(A) (jour et nuit)	Av Charles de Gaulle / République
Habitation (nbre de personnes)	638
Enseignement (Nbre d'établissement)	2
Santé (Nbre d'établissement)	0

Ln ≥ 62 dB(A) (nuit)	Av Charles de Gaulle / Av République
Habitation (nbre de personnes)	220
Enseignement (Nbre d'établissement)	1
Santé (Nbre d'établissement)	0

Ces tableaux précisent le nombre de personnes exposées sur 24 heures et de nuit ainsi que le nombre d'établissements sensibles exposés. Aucun établissement de santé n'est impacté.

Il s'agit des personnes exposées le long des voies de circulation communales. Pour les voies départementales, le Conseil Général de l'Aveyron réalise un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement sur l'ensemble de son réseau routier de « 3ème échéance ».

Les zones calmes :

Les zones de calme sont définies comme des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels on souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.

Le critère de localisation d'une éventuelle zone de calme se fonde sur une approche à la fois quantitative et qualitative.

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

³ Données issues du dossier « Carte de bruit des infrastructures non nationales de l'Aveyron » DDT12 – juillet 2012
Ville de MILLAU

III.3 Les objectifs et les mesures réalisées depuis 15 ans par la collectivité :

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

Un certain nombre de mesures a été entrepris qui génère une amélioration notable du cadre de vie par le biais d'une réduction des nuisances sonores. Ces actions correspondaient à des objectifs forts d'amélioration du cadre de vie :

- Planifier et organiser les déplacements en privilégiant les modes doux,
- Intégrer dans les documents de planification des éléments en faveur de la réduction du bruit.

Apaiser et organiser la circulation :

Dans le but de participer à l'amélioration du cadre de vie un apaisement de la circulation a été mis en œuvre. Une diminution de la vitesse constitue l'action la plus efficace pour réduire l'émission sonore d'une infrastructure routière. Ainsi, deux principes forts ont été développés ces dernières années :

- la création des zones 30, des zones de rencontre et des aires piétonnes. Ainsi, le centre ville et certaines voies dans Millau ont leur limitation de vitesse qui a été abaissée.

En avril 2011, des aires piétonnes ont été officialisées de manière permanente ou temporaire avec 26 rues. Les zones de rencontre regroupent 47 voies avec une mise en œuvre permanente ou partielle en fonction des mois de l'année. Enfin, les zones 30 développées sur l'ensemble de la ville sont composées de 150 rues millavoises.

- l'interdiction de circuler pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, dans le but d'éviter un trafic de transit particulièrement bruyant par un arrêté municipal pour le territoire de Millau depuis l'été 2013.

- le stationnement est également réglementé. Il permet de fluidifier la circulation avec les zones bleue et les aires de livraison. Les zones bleues au nombre de 31 offrent la possibilité aux automobilistes d'effectuer des arrêts minute en réduisant le temps de recherche d'une place pour les commerces de type pharmacie, tabac-presse et boulangerie mais également pour les groupes scolaires afin de faciliter la dépose des enfants. Les cases livraison assurent un emplacement à des gabarits importants.

En outre, avec comme objectif l'irrigation des différents quartiers de la ville, des axes principaux ont été définis dans le but d'éviter les trafics de transit dans les zones résidentielles. Des emprises réservées ont été introduites dans le PLU afin d'élargir ou de créer des voies de liaison tout en privilégiant pour les nouveaux quartiers la diffusion de ces trafics sur plusieurs axes.

Enfin, des aménagements de type « rondpoint » ou « giratoire » ont été mis en place sur certains axes très circulés, comme sur les avenues Charles de Gaulle et République. Ils facilitent et fluidifient la circulation et réduisent les vitesses pratiquées par les automobilistes. La combinaison de ces effets génère une baisse des nuisances sonores routières⁴.

De la même manière l'aménagement de dispositifs ponctuels peuvent créer une réelle baisse des nuisances sonores par la baisse des vitesses pratiquées. La mise en place de coussins berlinois et de ralentisseurs ou encore de rétrécissements ont été développés sur certaines voies de la commune afin de réduire les vitesses. Ces aménagements ont une incidence positive sur le bruit dans le cas où ils sont intégrés dans un aménagement global de la voie ou combinés.

⁴ Données issues du guide pour l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement - ADEME
Ville de MILLAU

Développer l'offre en matière de modes alternatifs à la voiture :

Le bruit des véhicules reste le plus grand générateur de nuisances sonores. Aussi, il semble utile de faciliter l'usage de modes alternatifs.

Pour les déplacements domicile-travail les millavois utilisent principalement leur voiture néanmoins, les données INSEE montrent qu'ils sont nombreux à pratiquer des modes doux. Ainsi, 29 % des actifs partent travailler à pied ou en deux roues⁵. Les habitants sont donc adeptes de modes de déplacement peu bruyants.

Les aménagements en faveur du vélo et de la marche à pied ont donc été développés depuis un certain nombre d'années avec :

- la création de zones de stationnement pour les deux roues,
- la mise en œuvre d'un PAVE, qui permet de rendre l'espace public plus confortable, sécurisant et agréable pour les piétons. Le PAVE a été approuvé en 2012 et chaque année des travaux sont réalisés afin d'offrir une accessibilité aux personnes à mobilité réduite mais également bénéfique à l'ensemble des piétons.
- avec la création des zones 30 les contre sens cyclable ont été mis en œuvre en 2012 dans l'ensemble des zones où la vitesse était limitée.

Réglementer les activités humaines et techniques :

Pour organiser les livraisons sur la commune, un arrêté municipal du 16 avril 2008 réglementant les livraisons a été pris. Ce document permet de fixer les règles et ainsi de garder des « moments » de calme sur l'ensemble de la journée. Ainsi, les chargements et les livraisons des véhicules de plus de 3,5 tonnes sont interdits entre 10h et 19h. Pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes les horaires d'interdiction se limitent de 11h30 à 12h30 et de 17h00 à 19h00.

L'arrêté préfectoral⁶ réglementant l'utilisation de certains matériels bruyants ou activités sonores permet également de préserver les habitants du bruit tout en permettant le développement économique et de loisir, la vie urbaine et collective.

Enfin, une charte d'utilisation de la salle des fêtes par les associations ou les particuliers est en cours de réalisation dans le but de réglementer les usages et les pratiques sur cet équipement.

Offrir un environnement de qualité :

Dans le PLU approuvé le 28 février 2011 et modifié le 02 février 2012 des trames vertes ont été définies afin de préserver des zones d'espaces verts. Ces trames sont des corridors écologiques utiles à la préservation de zones naturelles dans un tissu urbain.

Cette démarche a permis, par ailleurs, de limiter les bruits de voisinage, de créer des zones « tampon » et ainsi d'améliorer le cadre des secteurs en voie d'urbanisation.

Dans le cadre du PLU le rapport de présentation permet aux administrés de prendre connaissance de la législation concernant le bruit et notamment sur le classement des voies de circulation réalisé par le préfet en fonction du trafic (supérieur à 5000 véhicules par jour en moyenne). Le PLU

rappelle que cette classification va générer des contraintes en matière d'isolement acoustique des bâtiments contre les bruits extérieurs.

⁵ Données INSEE 2010

⁶ Arrêté préfectoral portant sur le bruit de voisinage n°2000-02427 du 11 décembre 2000
Ville de MILLAU

Sensibiliser et prévenir le bruit :

Durant ces dix dernières années des campagnes de sensibilisation ont été menées afin de lutter contre le bruit des deux roues motorisées notamment en direction des jeunes conducteurs. En effet, suite aux nuisances liées aux moteurs et pots d'échappement des deux roues une action auprès des établissements scolaires en lien avec la police municipale a été mise en œuvre.

La police municipale réalise régulièrement des actions de prévention et de répression auprès des jeunes conducteurs de deux-roues à la sortie des collèges et lycées.

Pour les bruits de voisinage, le service vie de quartier de la commune gère, oriente et objective les problématiques liées au bruit entre particuliers.

Objectifs et bilans des actions menées ces 5 dernières années :

Apaiser et organiser la circulation :

Création de zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes

2015 Extension des zones 30

2015 Modification des zones 30 et zones 20

Arrêté Poids lourds

Arrêté pris en 2013/2014

Réglementation du stationnement (zones bleues et livraison)

Mise en place des zones bleues et livraisons permanentes et temporaires en 2013/2014

Irrigation des quartiers de la ville pour éviter les trafics de transit

Reprise du jalonnement routier

Réalisation d'aménagements pour fluidifier et réduire la circulation (rétrécissement de voie, rondpoint...)

Redéfinition de la voie de liaison RD809 entre Cureplat et Larzac

Avenue P.Sémard en 2014

Trottoir C de Gaulle en 2014

Avenue de la République 2000M² de chaussée en 2016

Rue du Rajol : trottoir partagé

Mise en place de radars pédagogiques

Développer l'offre en matière de modes alternatifs à la voiture :

Création de zones de stationnement 2 Roues

Création de zones 2 Roues en 2015

Mise en œuvre du P.A.V.E (Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Public)

Réalisation des trottoirs de la rue Alfred Merle en 2013/2014

Place de la Capelle et F.Mitterrand en 2015/2016

RD809 en 2016

Rue du Rajol : trottoir partagé

2017 plus de budget PAVE

Travaux réalisés en interne hors budget PAVE :

Mise aux normes des passages piétons 90 % et rénovation de trottoirs 7000M² en 5ans
budget de 30000€/an

Mise en place des contres sens cyclables en zone 30

Mise en place des contres sens cyclables en zone 30 depuis 2011

Achat de véhicules électriques par la collectivité (vélos et voitures)

Mise en place du « réseau pouce » et d'aire de covoiturage

Réglementer les activités humaines et techniques :

Arrêté municipal concernant l'organisation des livraisons sur la commune

L'arrêté municipal concernant l'organisation des livraisons sur la commune est actif depuis avant 2000, confirmé en 2013 par l'aspect temporaire et permanent

Arrêté préfectoral réglementant l'utilisation de matériels bruyants et activités sonores

Interdiction de bruits et d'odeurs incommodantes (hors danger immédiat) depuis 1968

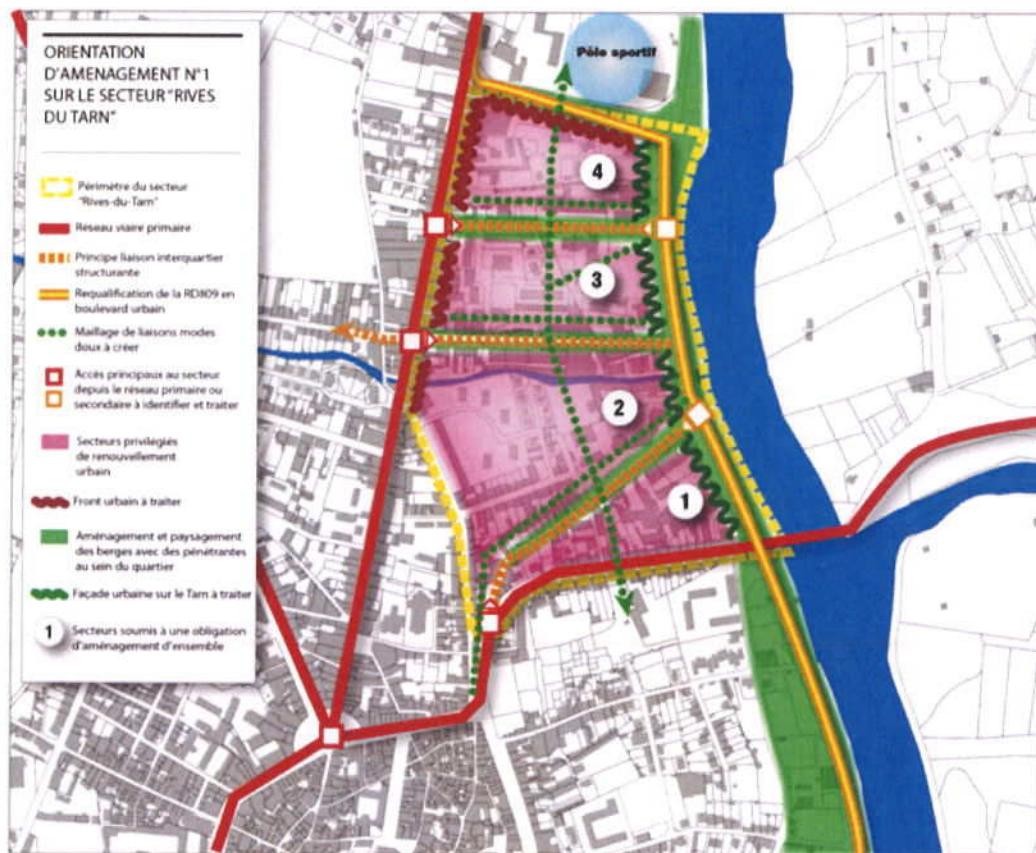
Charte d'utilisation de la salle des fêtes

Charte d'utilisation de la salle des fêtes depuis 2000

Offrir un environnement de qualité :

PLU : trame verte , zone naturelle...

Orientation d'aménagements



Dans le PLUi les cartes bruits sont fournies à titre indicatif

PLU : contrainte en matière d'isolement acoustique des bâtiments contre les bruits extérieurs

Pas de prescription dans les CU et permis de construire

Pas de permis récent sur le secteur de l'avenue de la République et C de Gaulle

Sensibiliser et prévenir le bruit :

Campagne de sensibilisation (service communication...)

Action de la Police Municipale : Prévention et répression

ACTIONS P. LOURDS <i>nombre/contrôlés</i>		ACTIONS 2 ROUES <i>nombre/contrôlés</i>		ACTIONS VITESSE <i>nombre/contrôlés</i>		ACTIONS SONOMETRE <i>nombre/contrôlés</i>	
<i>prévention</i>	<i>répression</i>	<i>prévention</i>	<i>répression</i>	<i>prévention</i>	<i>répression</i>	<i>prévention</i>	<i>répression</i>
2014/ 20	02	18/35	18			03/18	02
2015/ 04	03	21/48	26			05/21	08
2016/ 05	02	25/63	38	10/63	26	06/33	05
2017/ 06	02	35/94	54	38/1956	23	04/28	06
2018/ 05	03	42/92	63	48/2241	50	03/15	11
Total: /40	12	141/332	199	96/4260	99	21/115	32

PERMIS PIETONS nombre d'élèves	Prév. ROUTIERE nombre d'élèves	CIRCUIT MAÏF nombre d'élèves	CITOYEN. BUS nombre d'élèves
2014/ 176	178	180	58
2015/ 225	170	176	68
2016/ 339	163	178	76
2017/ 281	297	202	148
2018/ 336	267	196	146

Total: /1357	1075	932	496
---------------------	-------------	------------	------------

Problématique entre particuliers, action du service vie des quartiers

Nombreuses doléances (non répertoriées), traitement avec commissariat ou police municipale

CLSPD Tranquillité publique

Arrête Terrasses Musicales

2019 Création du Guichet Unique

IV) PROGRAMME D'ACTIONS :

IV.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.

Il est important de préciser que la lutte contre les nuisances sonores est un enjeu majeur. Une volonté politique forte est affichée pour offrir aux millavois un environnement de qualité.

Même si les champs de compétence de la commune en matière de lutte contre le bruit portent principalement sur la communication, l'urbanisme, les aménagements de voirie communale ou encore les déplacements, il semble évident que la commune peut également jouer un rôle majeur dans des projets plus ambitieux utiles pour lutter contre les nuisances sonores.

La communication et la prévention.

La commune de Millau envisage de réaliser une campagne d'affichage permettant de sensibiliser les administrés aux méfaits des nuisances sonores. Le service communication utilisera pour cela le site internet de la ville.

La police municipale poursuivra les actions qu'elle a mené durant les cinq dernières années concernant la prévention et la répression en intensifiant les contrôle des deux roues motorisés. Communiquer pour sensibiliser notamment les jeunes conducteurs. La police municipale réalise régulièrement des actions de prévention et de répression auprès des jeunes conducteurs de deux roues à la sortie des collèges et lycées.

En effet, les nuisances liées aux moteurs et pots d'échappement des deux roues font souvent l'objet de plaintes et de mécontentements. C'est pourquoi, des actions seront entreprises auprès des établissements scolaires.

Les doléances concernant les nuisances sonores seront répertoriées par le guichet unique, permettant ainsi d'identifier et de quantifier la provenance des nuisances.

La commune continuera à accompagner et subventionner la pratique des sports non motorisés (vélo et marche).

La planification, l'urbanisme et l'aménagement (PLU, SCOT, carte communale, ...).

L'avenue Charles de Gaulle et l'avenue de la République sont les deux voies qui composent un des axes principaux de Millau. Le long de cette voie il sera fait mention dans les certificats d'urbanisme et les arrêtés de permis de construire délivrés par la commune sur les parcelles situées à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet en application de l'article L571-10 du code de l'environnement. L'objectif est de veiller à la performance acoustique lors des constructions neuves ou des réhabilitations des bâtiments.

La création, l'aménagement et la requalification des voies communales.

Dans le cadre des aménagements qui sont réalisés chaque année par la commune, l'objectif de contraindre et limiter les vitesses pratiquées par les automobilistes est omniprésent. Ce soucis d'offrir un environnement de qualité perdure et se retrouve sur l'ensemble des projets d'aménagements des espaces publics par :

- la réduction des largeurs de voies de circulation,
- la mise en place de coussins berlinois ou de plateaux traversant. Globalement les

aménagements ponctuels ne sont pas réellement efficaces pour réduire les nuisances sonores car le bruit des véhicules est directement lié à des comportements agressifs, à savoir un régime moteur plus élevé du fait de l'utilisation d'un rapport de boîte de vitesse plus bas ou des alternances de décélérations et d'accélération. Aussi, dans tout projet d'aménagement visant une amélioration du paysage sonore, il faut veiller à diminuer la vitesse tout en fluidifiant le trafic.

- la plantation d'arbres et d'espaces verts, le traitement paysager favorise une conduite plus respectueuse.

- l'aménagement d'intersection par des giratoires ou des mini-giratoires qui génèrent une fluidité à l'inverse des carrefours à feux tricolores.

- la rénovation des revêtements de chaussée n'a pas d'influence sur le bruit notamment pour les petites vitesses. Pour le bruit lié au roulement la mise en œuvre de chaussée ne change pas fondamentalement l'émission sonore. Les revêtements poreux offrent un gain mais la pérennité n'est pas assurée à cause du colmatage des pores. Pour les revêtements plus « classiques » la taille du granulats a une influence sur le bruit mais il faut tenir compte des problématiques d'adhérence. Avec le temps et le polissage des granulats de surface les revêtements « fermés » seraient moins bruyants.

En ce qui concerne les avenues Charles de Gaulle et République, le passage à un revêtement poreux n'aurait que peu d'incidence sur le bruit vu que sa durée de vie est limitée. Mettre en œuvre un revêtement de Béton Bitumineux très mince 0/6, le moins bruyant, est également peu recommandable au vu de la déclivité de cette voie et des gels éventuels.

Le renforcement de la fluidité du trafic et la réduction des vitesses pratiquées semblent être les solutions les plus adéquates pour cet axe majeur de la ville de Millau.

L'avenue de la République est une entrée de ville importante de la commune ; son trafic se distille sur le territoire millavois mais une grande majorité des automobilistes passent par la Place du Mandarous et se retrouvent sur les artères qui contournent le centre ancien (Boulevards de l'Ayrolle, Bonald, etc...).

C'est pourquoi, la réflexion dans les années à venir portera sur l'organisation et le traitement de ces voies du centre ville dans le but d'offrir des espaces de qualité, non bruyants.

Une hiérarchisation des voies communales sera réalisée afin d'évaluer les voies les plus fréquentées. Le nombre de véhicules par jours sera un des critères de hiérarchisation.

Les bâtiments communaux : la gestion et les requalifications

Un guide d'utilisation des bâtiments communaux dans le cadre de manifestations est réalisé notamment pour la salle des fêtes. Ce document répertorie les procédures de sécurité, les règles d'utilisation et les conditions de prêt des diverses salles et mobiliers. Toutefois le règlement d'utilisation de la salle des fêtes s'étendra à celle de l'utilisation du Parc de la Victoire qui englobe la salle des fêtes. Un article, de ce règlement, sera dédié aux nuisances sonores.

Dans ce cadre, la notion de nuisance sonore est prise en compte notamment en lien avec les horaires et le type d'activité tolérée.

En ce qui concerne les réhabilitations des bâtiments, l'amélioration de l'isolation des bâtiments afin de réduire les consommations d'énergie participe à une meilleure isolation acoustique.

Les nouveaux équipements sont réalisés en tenant compte d'un confort acoustique des salles.

La politique de déplacements

La commune ne détient pas la compétence en matière de transport sur son territoire néanmoins,

elle participe à la mise en œuvre d'une politique de déplacement favorisant les modes actifs et une utilisation rationnelle et efficace des véhicules.

Le schéma viaire général qui se dessine pour Millau tend à éloigner le trafic de transit de la partie urbaine de la commune le principe est de préserver les habitants du bruit lié au flux de passage.

Dans cette démarche, un contournement de la ville absorberait le flux et permettrait aux artères principales de Millau de retrouver un usage apaisé et donc moins bruyant.

En outre, la RD41 et la RD809 qui ont également fait l'objet d'un Plan de Prévention du Bruit et de l'Environnement mené par le Conseil Général de l'Aveyron verraient leur trafic se restreindre.

La commune en partenariat avec le conseil général et la communauté des communes de Millau Grands Causses envisage de poursuivre les aménagements, déjà réalisé en partie, sur la RD809.

Ainsi, un espace paysager associé à une pratique des vitesses modérées et un trafic moins important sont les éléments fondateurs d'un espace qui limite ses émissions sonores.

La hiérarchisation du réseau viaire va permettre, par ailleurs, d'identifier des voies de desserte complémentaires à classer en zones 30 ou aire de rencontre.

En effet, les zones apaisées ont été réalisées en fonction du tissu urbain. Les voies étroites des secteurs anciens ont été les premières à être classées en zones de rencontre, aires piétonnes, etc... Puis, ces aménagements ont été étendus à certaines rues dans des secteurs d'habitat souvent demandeur.

En ce qui concerne la mise en accessibilité des voiries et espaces publics, la commune mettra en place un plan d'action pluriannuel avec les crédits nécessaires.

Enfin, le développement des circulations douces fait partie des enjeux des années à venir. Le vélo comme la marche pied sont les modes les moins bruyants et les plus durables.

La mise en place du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) par la communauté des communes favorisera ces modes de déplacements notamment avec un axe dédié à « Une mobilité réinventée ».

La commune envisage de même de mettre en place au cœur de la collectivité le Plan de Déplacement Entreprise (PDE) incitant les employés à privilégier les modes de déplacements doux et collectifs.

Dans le cadre de partenariat, la commune pourrait envisager un proposer une aide financière à l'achat de vélos électriques.

Les bruits de voisinage, la salubrité publique

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.

Néanmoins, un travail d'écoute sera mené par le guichet unique de la ville. Le but est d'objectiver la gêne et de trouver un équilibre entre l'acceptation des bruits incontournables de la vie sociale et économique et le désir légitime de vivre au calme pour la population.

La commune souhaite aussi poursuivre les démarches en faveur des manifestations liées à l'écomobilité : « Un dimanche en Rue Libre »

IV.2 Les financements :

Les actions sont financées par leurs commanditaires.

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

Pour les actions relevant du champ des aménagements, il n'est pas possible de les estimer à ce stade de mise en œuvre du plan.

IV.3 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.

IV.4 L'impact des mesures :

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

Pour les solutions d'aménagements des espaces publics et de développement des modes alternatifs à la voiture, il existe des solutions pour évaluer l'impact de ces mesures en lien avec l'usage de la voiture comme :

- la pose régulière de comptages afin de s'assurer du respect des limitations de vitesse,
- l'analyse régulière des pratiques de déplacements des millavois notamment avec données INSEE,
- l'observatoire en collaboration avec le délégataire des usages en matière de stationnement.

IV.5 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 du 26 avril au 26 juin 2019. Les citoyens ont eu la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la commune (www.millau.fr) ou directement en Mairie annexe (rue Alfred Merle) et de consigner leurs remarques sur un registre numérique ou papier prévu à cet effet.

Lors de cette consultation deux commentaires ont été inscrits visiblement par le même administré sur le registre. Les thèmes abordés regroupent les nuisances sonores liées principalement aux bruits générés par les deux-roues.

Cet administré souhaite plus de contrôles sur les deux roues essentiellement à la sortie des lycées.

Le trafic des deux roues fait partie des nuisances les plus « intolérables ». La police municipale lutte contre des véhicules dotés de pot d'échappement modifié. Ces actions des forces de police visent une réduction notable du bruit. Selon l'administré, elles doivent être intensifiées et ce pas

seulement sur les zones définies par les cartes de bruits, mais également sur les autres axes routiers de la commune et notamment la côte 415 proche du lycée.

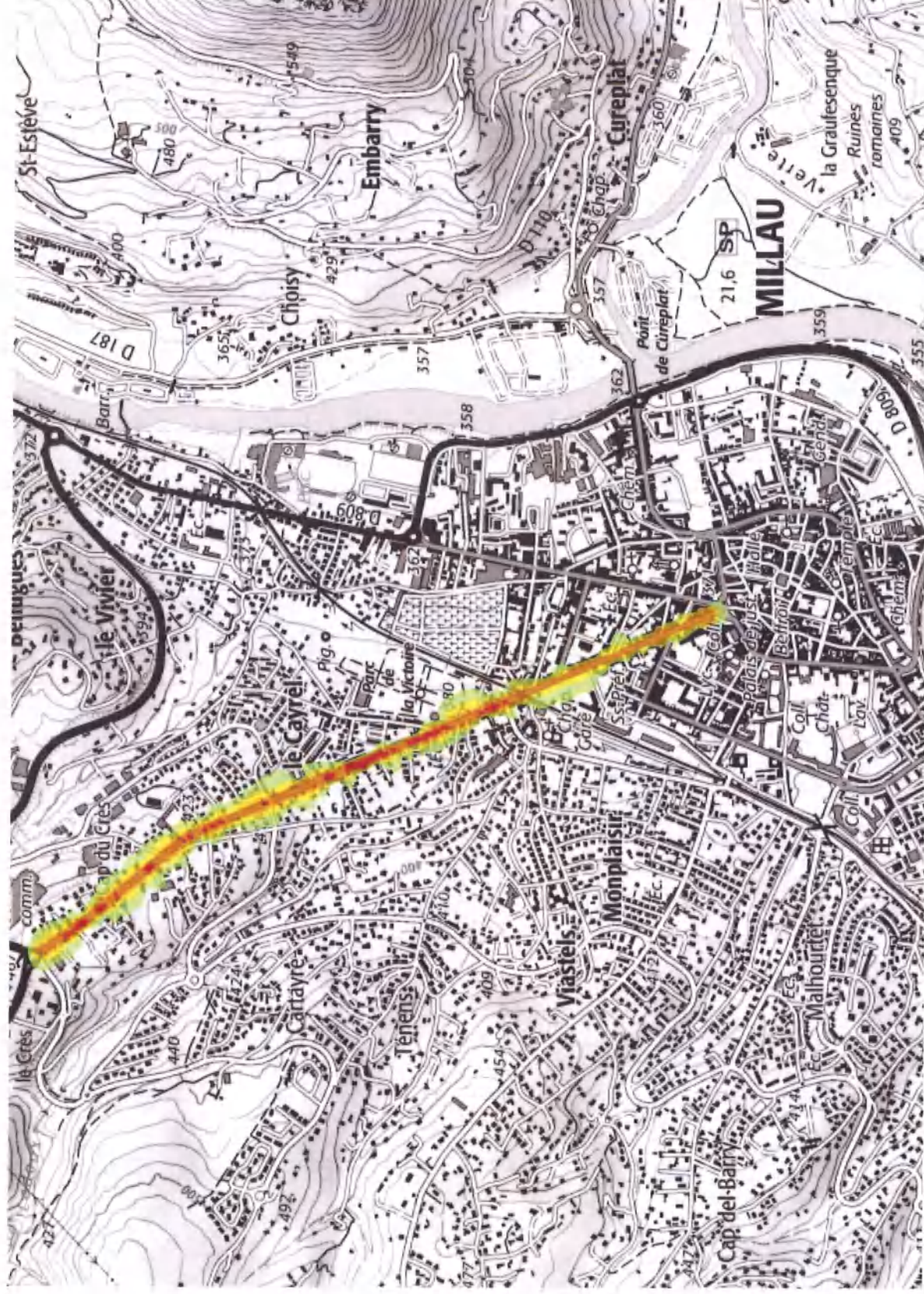
ANNEXES



Carte des niveaux*
sonores Lden
(jour/soir/nuit)
Variation de 5dbel



* <http://www.aveyron.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-et-pbbe-legislation-a195.html>



Carte des niveaux*
sonores Ln (nuit)
Variation de 5dbel



* <http://www.aveyron.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-et-ppbe-legislation-a195.html>

PREFET DE L'AVEYRON

PREFECTURE

Direction
Départementale
des Territoires

Arrêté du **12 NOV. 2018**

Objet : Arrêté portant publication des cartes de bruit stratégiques pour les réseaux routiers national, départemental et communal supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules sur le département de l'Aveyron.

LA PREFETE DE L'AVEYRON

Chevalier de la Légion d'Honneur

VU la directive 2002/49/CE du parlement européen et du conseil de l'union européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

VU le code de l'environnement et notamment les articles L.572-1 à L.572-11, R.572-1 à R.572-11 transposant la directive sus-visée, ainsi que les articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43 relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres ;

VU le 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 ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

SUR proposition du Directeur Départemental des Territoires,

SUR proposition de la Secrétaire Générale de la Préfecture de l'Aveyron,

- ARRÊTÉ -

Article 1er : Sont approuvées les cartes de bruit stratégiques concernant les sections d'autoroute, de routes nationales, départementales et communales supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules sur le territoire du département de l'Aveyron suivantes :

Réseau autoroutier et réseau routier national :

- A75 entre la limite nord du département avec la Lozère et la limite sud du département avec l'Hérault
- RN 88 depuis l'échangeur avec l'A75 à Séverac le Château et le PR 2+500 (échangeur des Martellez)
- RN 88 entre le PR 24+290 (échangeur de Laissac) et la limite du département du Tarn.

Réseau routier départemental :

- RD 24 (boulevard de Haute Guyenne et place Jean Jaurès) du carrefour boulevard de Haute Guyenne – avenue Vincent Cibiel au carrefour boulevard Charles de Gaulle – rue Mailhes à Villefranche de Rouergue
- RD 41 (avenue de Calès et boulevard Jean Gabriac) du giratoire des Martyrs de la Résistance au giratoire boulevard Jean Gabriac – avenue de Calès à Millau
- RD 212E du giratoire de la Mouline à l'échangeur d'Olemps
- RD 809 du giratoire de Bellugues avec la RD 911 au giratoire du Larzac avec la RD 992 à Millau
- RD 840 du carrefour avec l'avenue du Maréchal Joffre à Rodez au PR 12+300 (carrefour avec la RD626 Balsac)
- RD 840 du PR 21+300 (St Christophe Vallon) à la limite nord de l'agglomération de Saint Christophe (PR 22+100)
- RD 840 du giratoire de Fontvergues au giratoire de la Vitarelle à Decazeville
- RD888 du Giratoire du Lachat à la limite d'agglomération de La Primaube (côté Les Molinières)
- RD 901 (Avenue de Vabres dans Rodez) du giratoire des Moutiers à l'avenue du Maréchal Joffre (Rodez)
- RD 904 (Avenue Tabardel dans Sébazac Concourès) du giratoire du Tremblant au giratoire avec la RD 68 dans Sébazac Concourès
- RD 911 (route de Montauban) du giratoire de Laurière au giratoire avenue de Query – avenue de Toulouse à Villefranche de Rouergue
- RD 911 (boulevard Charles de Gaulle, promenade du Guiraudet, Pont National, place de la République, rue Raymond St Gilles) de la place Jean Jaurès au carrefour RD 911 (avenue du Ségala) – RD 922 (avenue Vézian Valette) à Villefranche de Rouergue
- RD 920 du carrefour de La Rotonde à Bozouls à la limite nord de l'agglomération de Bozouls
- RD 920 de la limite sud de l'agglomération d'Espalion au carrefour avec la RD 921 dans Espalion
- RD 922 (quai de l'Hôpital, quai de la Sénéchaussée) du carrefour avec la promenade du Guiraudet au carrefour avec la rue Jean Antoine de Colombières à Villefranche de Rouergue
- RD 922 de l'échangeur de Saint Rémy (RD1) au giratoire avec la route Haute de Farrou à Villefranche de Rouergue
- RD 988 du giratoire Saint Marc à Omet le Château au carrefour de La Rotonde à Bozouls
- RD 992 du giratoire du Larzac (Millau) à la limite de la zone 70 à l'entrée sud de Creissels (côté Saint Affrique)
- RD 994 (avenue de Bordeaux dans Rodez) du carrefour St Cyrice au carrefour Saint Eloi
- RD 994 du giratoire de Calcomier à Rodez au giratoire du Bouldou à Drouelle (PR 55+800)
- RD 999 de la limite de la zone 70 à l'entrée de Saint Affrique, côté Millau, au carrefour boulevard Emile Borel – rue Emile Cartailiac dans Saint Affrique
- RD 999 du giratoire boulevard de Verdun – boulevard Aristide Briand dans Saint Affrique au giratoire de l'entrée de Vabres l'Abbaye, côté Saint Affrique

24

Réseau routier communautaire Rodez Agglomération :

Commune de Rodez :

- boulevard Paul Ramadier du carrefour Saint Eloi au boulevard du 122^e RI
- boulevard du 122^e RI du boulevard Paul Ramadier au carrefour avec l'avenue Victor Hugo
- avenue Amans Rodat du carrefour avec l'avenue Victor Hugo à l'avenue de Toulouse
- avenue de Toulouse de l'avenue Amans Rodat au carrefour avec la rue du Général Viola puis du carrefour avec le boulevard De Latre de Tassigny au giratoire de La Mouline
- avenue du Maréchal Joffre du carrefour Saint Eloi au carrefour avec l'avenue de Paris
- avenue de Paris du carrefour avec l'avenue du Maréchal Joffre à l'avenue Durand de Gros
- avenue Durand de Gros de l'avenue de Paris à l'avenue Tarayre
- avenue Tarayre de l'avenue Durand de Gros au carrefour St Cyrice
- rue Bételle du carrefour St Cyrice à la place d'Armes
- rue Saint Cyrice du carrefour avec le boulevard de Belle Isle au carrefour St Cyrice
- boulevard Gambetta de la place d'Armes au boulevard Gally
- boulevard Gally du boulevard Gambetta au boulevard de Guizard
- boulevard de Guizard du boulevard Gally au boulevard Laromiguière
- boulevard Laromiguière du boulevard de Guizard au boulevard François Fabié
- boulevard François Fabié du boulevard Laromiguière au boulevard Flaungergues
- avenue de Bourran du giratoire de Calcomier au mail de Bourran
- avenue Jean Monnet du mail de Bourran à l'avenue de l'Europe
- avenue de l'Europe de l'avenue Jean Monnet au carrefour de l'agriculture
- avenue Victor Hugo du carrefour avec le boulevard du 122^e RI à la place d'Armes
- rue Planard du carrefour avec l'avenue Victor Hugo au giratoire de l'amphithéâtre

Commune d'Omet le Château :

- voies du carrefour du pont des 4 saisons, de l'avenue de Paris aux routes d'Espalion et de Séverac
- route de Séverac du carrefour avec l'avenue des rosiers au carrefour avec l'avenue des mimosas
- route d'Espalion du carrefour du pont des 4 saisons au giratoire Saint Marc

Réseau routier communal :

Commune de Millau :

- avenue Charles de Gaulle du giratoire des Hauts du Crès (RD911) à l'avenue de la République
- avenue de la République de l'avenue Charles de Gaulle à la place du Mandarous

Commune de Villefranche de Rouergue :

- route haute de Farrou du giratoire avec la RD 922 à l'avenue des Croates
- avenue des Croates de route haute de Farrou au giratoire avec les avenues de Toulouse et Etienne Soulié
- avenue Etienne Soulié du giratoire avec les avenues des Croates et de Toulouse au carrefour avec le boulevard de Haute Guyenne et l'allée Aristide Briand
- avenue de Toulouse du giratoire avec les avenues Etienne Soulié et des Croates au carrefour avec l'avenue Vincent Cibiel

Article 2 : Les cartes de bruit comprennent :
des documents graphiques représentant, pour chacun des indicateurs utilisés :

34

- les cartes d'exposition ou « cartes de type A » : deux cartes représentant, pour l'année 2018, les zones exposées à plus de 55 décibels en période jour – soir – nuit (Lden), d'une part, et les zones exposées à plus de 50 décibels en période nuit (L_n), d'autre part. Elles représentent les courbes isophones de 5 en 5 décibels;

- la carte des secteurs affectés par le bruit ou « carte de type B » : carte représentant les secteurs affectés par le bruit, définis dans l'arrêté préfectoral n° 2010355-0008 du 21 décembre 2010 de classement sonore;

la carte de dépassement des valeurs limites ou « cartes de type C » : deux cartes représentant, pour l'année 2018, les zones où les valeurs limites sont dépassées : 68 décibels en période jour – soir – nuit (Lden), d'une part et 62 décibels en période nuit (L_n) d'autre part;

un résumé non technique comprenant notamment une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés au bruit dans ces zones (un pour le réseau national non concédé, départemental et communal et un pour le réseau concédé);

Article 3 : Les cartes de bruit sont mises en ligne sur le site Internet des services de l'Etat de l'Aveyron. Elles sont également consultables par le public à la Direction Départementale des Territoires, dans le Service Énergie, Risques Bâtiment et Sécurité.

Article 4 : Les cartes de bruit mentionnées dans le présent arrêté sont transmises par voie électronique aux gestionnaires concernés pour établissement du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondant.

Article 5 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Toulouse dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 6 : La Secrétaire Générale de la Préfecture de l'Aveyron et le Directeur Départemental des Territoires de l'Aveyron sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture de l'Aveyron.

Fait à Rodez, le **12 NOV. 2010**

La Préfète



Catherine Sarlandie de La Robertie

GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

P.A.V.E : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics.

P.L.U : Plan Local d'Urbanisme.

P.L.U.i : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

P.P.B.E : Plan de Prévention du Bruit et de l'Environnement.