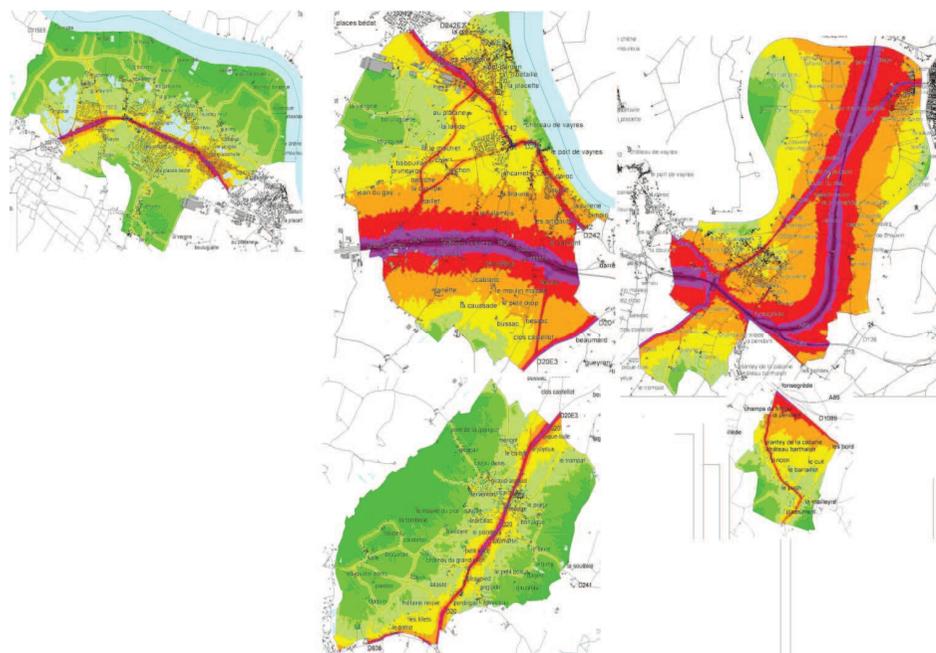


CARTOGRAPHIE DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT



PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNE D'ARVEYRES (PPBE)

18 Août 2015



Rédacteur : Robin WALTHER

ACOUSTB
ENVIRONNEMENT ACOUSTIQUE

SOMMAIRE

1.	CONTEXTE DE L'ÉTUDE.....	3
2.	MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC.....	3
3.	RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT	4
3.1.	OBJECTIFS DES CARTES DE BRUIT - RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....	4
3.2.	CARTES D'EXPOSITION AU BRUIT.....	4
3.3.	ARITHMÉTIQUE PARTICULIÈRE DES NIVEAUX DE BRUIT.....	5
3.4.	PROPOSITION DE DÉFINITION DE ZONES CALMES	5
3.5.	ANALYSE DES RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE – COMMUNE D'ARVEYRES	5
4.	IDENTIFICATION DES SITUATIONS D'EXPOSITION AU BRUIT AU-DELÀ DES SEUILS RÉGLEMENTAIRES	11
4.1.	BÂTIMENTS EXPOSÉS AU BRUIT ROUTIER ET FERROVIAIRE	11
4.2.	COMMUNE D'ARVEYRES – DÉCOMPTE DE LA POPULATION ET DES BÂTIMENTS EXPOSÉS AU BRUIT	12
5.	MOYENS D' ACTIONS ET DE PRÉVENTION DU BRUIT ROUTIER	13
5.1.	MOYENS DE DIAGNOSTIC	13
5.2.	MOYENS D'AMÉLIORATION DES SITUATIONS D'EXPOSITION AU BRUIT ROUTIER.....	14
5.3.	MOYENS DE PRÉVENTION	15
6.	ELEMENTS DU PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT	16
6.1.	ACTIONS DE PRÉVENTION DU BRUIT DES TRANSPORTS RÉALISÉES POUR LA PÉRIODE 2003 - 2013.....	16
6.1.1.	Inventaire des actions réalisées par la commune	16
6.2.	Actions de prévention du bruit des transports pour la période 2013 - 2018	17
6.2.1.	Inventaire des actions programmées par la commune.....	17
7.	CONCLUSION	18
8.	NOTE CONCERNANT L'INFORMATION DU PUBLIC	18

1. CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Ce document intitulé « *Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement* » rappelle les résultats de la cartographie du bruit des transports et du bruit industriel, et identifie les secteurs concernés par des dépassements des valeurs limites (cartes de type C), ainsi que les actions de prévention du bruit routier.

En 2002, l'Union européenne a adopté la Directive n° 2002/49/CE relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement. Cette Directive transcrite en droit français impose à la Communauté de Communes du Sud Libournais d'établir des cartes de bruit des infrastructures de transport (fer, route) et des industries sur son territoire, ainsi qu'un plan de prévention de l'exposition au bruit de ses habitants.

Ces cartes de bruit permettent de visualiser le bruit sur le territoire et d'informer la population sur le niveau de bruit routier, ferroviaire et industriel. Suite à ce diagnostic, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a pour objectif d'identifier les secteurs sensibles les plus exposés au bruit et de prévenir les nuisances sonores. Il présente une liste des actions de prévention du bruit routier sur le réseau communal réalisées par la commune durant les dix dernières années, ainsi qu'une liste des actions prévues pour les cinq années à venir (selon le calendrier réglementaire).

Les communes appartenant à la Communauté de Communes du Sud Libournais, en tant que gestionnaires du réseau routier communal, ont missionné le bureau d'études ACOUSTB afin de les assister dans la réalisation de leur Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), conformément à la Directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002.

2. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC

Ce rapport constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Une annonce par voie de presse a informé les habitants de sa publication.

Il est mis à la disposition du public sur le site internet de la commune. Les observations du public collectées par courrier électronique et en Mairie ainsi que la réponse qui leur est apportée sont inclus dans ce document.



Communauté de Communes du Sud Libournais

44 avenue de Libourne

33870 Vayres

FRANCE

Tél : +33(0)5 57 55 25 55

secretariat@cdcsudlibournais.fr

3. RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT

3.1. OBJECTIFS DES CARTES DE BRUIT - RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

La Directive n° 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit des transports (routier, ferroviaire et aérien), afin de recenser les populations exposées à des niveaux de bruit importants. À partir de ce diagnostic, des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) doivent être élaborés. L'objectif est de protéger des nuisances sonores excessives la population et les établissements sensibles, et de préserver les zones calmes. La Directive a été transcrite dans la réglementation française en incluant le bruit des établissements industriels importants (ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement). L'ambition de la Directive est aussi de garantir une information des populations à la fois sur l'exposition au bruit et sur les effets du bruit sur la santé, ainsi que sur les actions prévues pour réduire cette exposition.

Les cartes de bruit produites par ACOUSTB pour la Communauté de Communes du Sud Libournais (communes d'Arveyres, Cadarsac, Izon, Saint-Germain-du-Puch et Vayres) répondent à la Directive n° 2002/49/CE, intégrée à la réglementation française. Ces cartes de bruit ont été produites au moyen d'un logiciel de prévision des niveaux de bruit (MITHRA-SIG v.3), et à partir des données topographiques en trois dimensions fournies par l'Institut Géographique National. Le modèle numérique intègre les sources de bruit routier, ferroviaire et industriel. Les résultats de calcul ont été comparés à une campagne de mesures qui a été réalisée entre le 10 et le 14 mars 2014.

Les trafics routiers et ferroviaires utilisés pour les calculs ont été fournis par les gestionnaires des infrastructures : RFF, la DREAL Aquitaine, la Direction Départementale des Routes Atlantique, le Conseil Général de Gironde, la Direction Départementales des Territoires et de la Mer de Gironde (classement sonore des voies). Les établissements industriels ont été modélisés d'après les arrêtés préfectoraux fournis sur le site <http://www.gironde.gouv.fr>.

Les cartes calculées représentent les niveaux de bruit par tranche de 5 dB selon l'indicateur réglementaire qui intègre le bruit tout au long de la journée (indicateur Lden¹ sur 24 heures et indicateur Ln en période 22 h - 6 h). Ces cartes retranscrivent les bruits continus et prévisibles et donnent une indication du niveau de bruit moyen sur une année.

Un dénombrement des populations suivant leur exposition au bruit est présenté, sur la base des données de population fournies par l'INSEE.

¹ L_{den} (addition logarithmique des niveaux jour-soir-nuit) : indicateur énergétique, intégré sur toute la journée, donnant un poids plus fort au bruit en soirée (+ 5 dB) et durant la nuit (+ 10 dB), traduisant ainsi la gêne accrue ressentie par les personnes exposées durant ces 2 périodes ; L_{night} : indicateur de bruit associé à la gêne pendant la période nocturne.

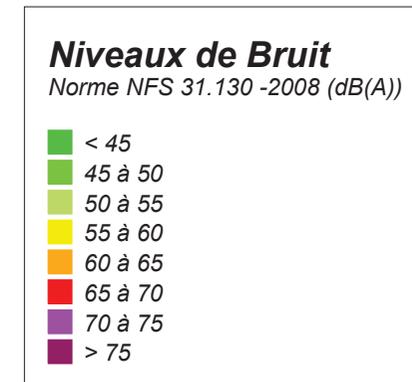
3.2. CARTES D'EXPOSITION AU BRUIT

Les cartes d'exposition produites représentent le bruit routier, ferroviaire et industriel séparément. Sur chacune des cartes, les couleurs vertes témoignent de zones calmes ou peu bruyantes. Les couleurs oranges témoignent de zones normalement bruyantes dans le cas de zones urbaines. Les couleurs rouges à violettes témoignent de zones très bruyantes.

Pour chaque source sonore d'infrastructure (route, voie ferrée, industrie), sont présentées :

- Deux cartes d'exposition représentant, pour l'année d'élaboration, les zones exposées à plus de 45 dB(A)² en Lden et en Ln : ces cartes sont désignées par « cartes d'exposition » ou « cartes de type a » ;
- Deux cartes de dépassement des valeurs limites représentant, pour chacun des 2 indicateurs, les zones où les valeurs limites sont dépassées (Lden ≥ 68 dB(A) et Ln ≥ 62 dB(A) pour les routes et Lden ≥ 73 dB(A) et Ln ≥ 65 dB(A) pour la voie ferrée) : ces cartes sont désignées par « cartes de dépassement des valeurs limites » ou « cartes de type c ».

L'échelle de couleurs utilisée pour les cartes présentées est conforme à la norme NF S 31.130 en vigueur :



² dB(A) : pondération A.

3.3. ARITHMÉTIQUE PARTICULIÈRE DES NIVEAUX DE BRUIT

Le doublement de l'intensité sonore, due par exemple à un doublement du trafic, se traduit par une augmentation de 3 dB(A) du niveau de bruit ; deux sources sonores à 60 dB(A) génèrent ensemble un niveau de 63 dB(A) :

$$60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}.$$

Si deux événements sonores sont émis simultanément, et si le niveau sonore du premier est supérieur au second d'au moins 10 dB(A), le niveau sonore résultant est égal au plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort :

$$60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}.$$

De manière expérimentale, il a été montré que la sensation de doublement du niveau sonore (deux fois plus de bruit) est obtenue pour un accroissement de 10 dB(A) du niveau sonore initial.

3.4. PROPOSITION DE DÉFINITION DE ZONES CALMES

Les zones calmes peuvent être définies comme des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit dans lesquels la commune souhaite maîtriser l'évolution des niveaux sonores compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.

La lecture immédiate de la carte de bruit (Lden type A) permet d'identifier des zones calmes à priori en fonction de leur exposition au bruit. Dans l'espace urbain, il s'agit des zones de niveau de bruit moyen inférieur à 50 dB Lden (de couleur verte). Ce seuil est donné à titre indicatif dans le Guide national pour la définition et la création des zones calmes. Cependant l'approche purement technique ne suffit pas à identifier tous les espaces pouvant être qualifiés de zones calmes. En effet, des espaces exposés au bruit peuvent être perçus comme calmes en fonction du type d'ambiance sonore et du confort de vie qu'ils apportent aux citoyens (lieux de promenade, parcs, squares, activités de loisirs, etc...).

Ces espaces propices à la tranquillité, à la détente, à la convivialité seront préservés lors de nouveaux projets et pourront être mis en valeur par des actions relevant des transports (modes doux, transports en commun), de l'urbanisme, des espaces verts et de l'espace public (zones 30, mobilier urbain).

3.5. ANALYSE DES RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE – COMMUNE D'ARVEYRES

Les cartes d'exposition produites sur la commune d'Arveyres représentent le bruit routier, ferroviaire et industriel.

Bruit routier :

L'analyse des données de trafic et des cartes de bruit routier montre que le réseau autoroutier supporte un trafic de transit important marqué par un fort taux de poids-lourds (autoroute A 89).

Les voies départementales structurantes à l'échelle du territoire sont la RD 2089, les RD 242 et RD 20 à l'Ouest, la RD 1089 au Sud. Les voies communales structurantes à l'échelle de l'agglomération supportent un trafic routier important réparti principalement sur les périodes de jour (6 h - 18 h) et de soirée (18 h - 22 h).

Des situations d'exposition au bruit routier au-delà des seuils réglementaires apparaissent aux abords immédiats des axes routiers structurants.

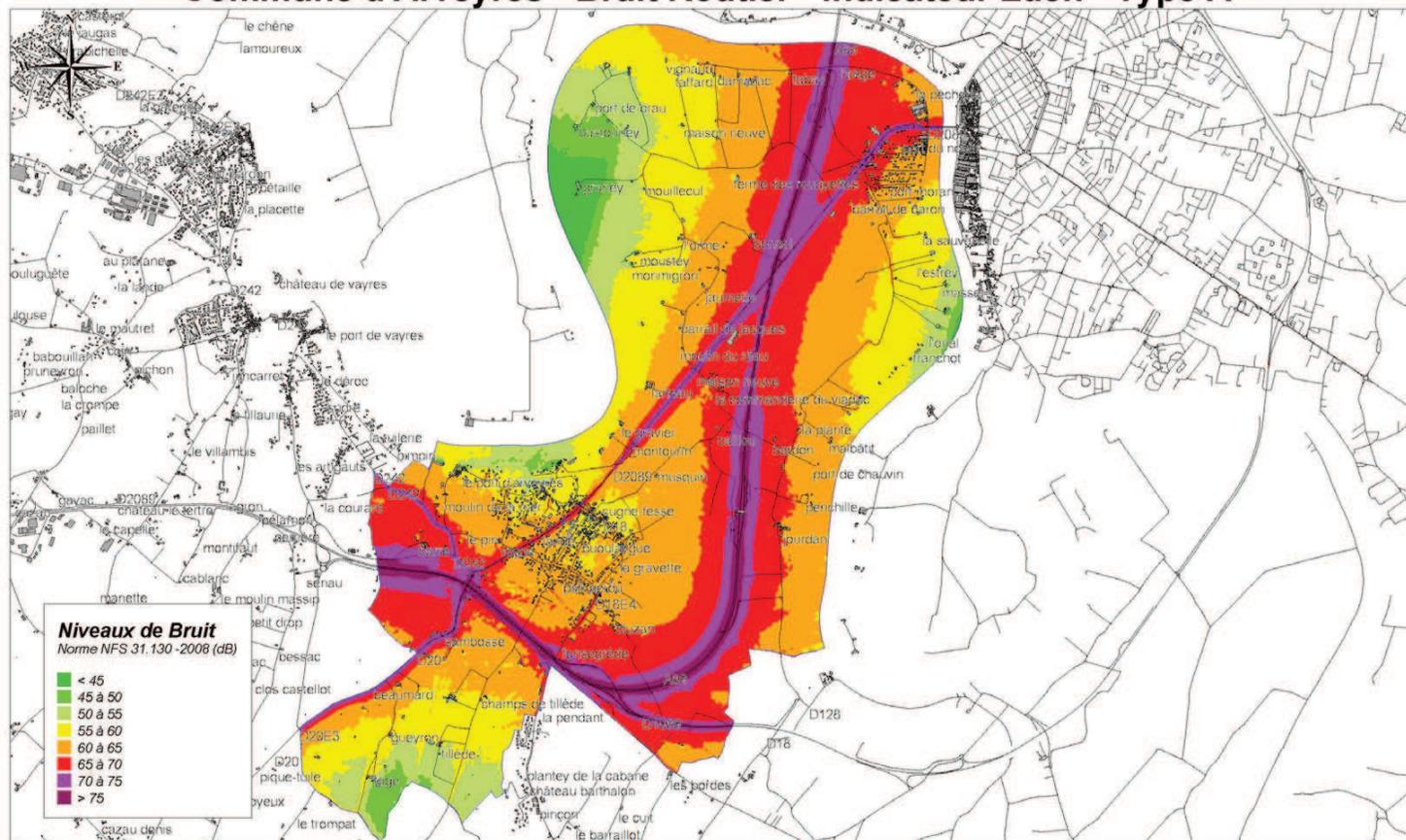
Bruit ferroviaire :

L'analyse des cartes de bruit ferroviaire montre que le territoire de la commune est relativement peu impacté par le bruit ferroviaire. Des dépassements des seuils apparaissent à proximité immédiate de la ligne ferroviaire Paris-Bordeaux. Une dizaine de bâtiments exposés au bruit ferroviaire au-delà des seuils a été identifiée sur la commune.

Bruit industriel :

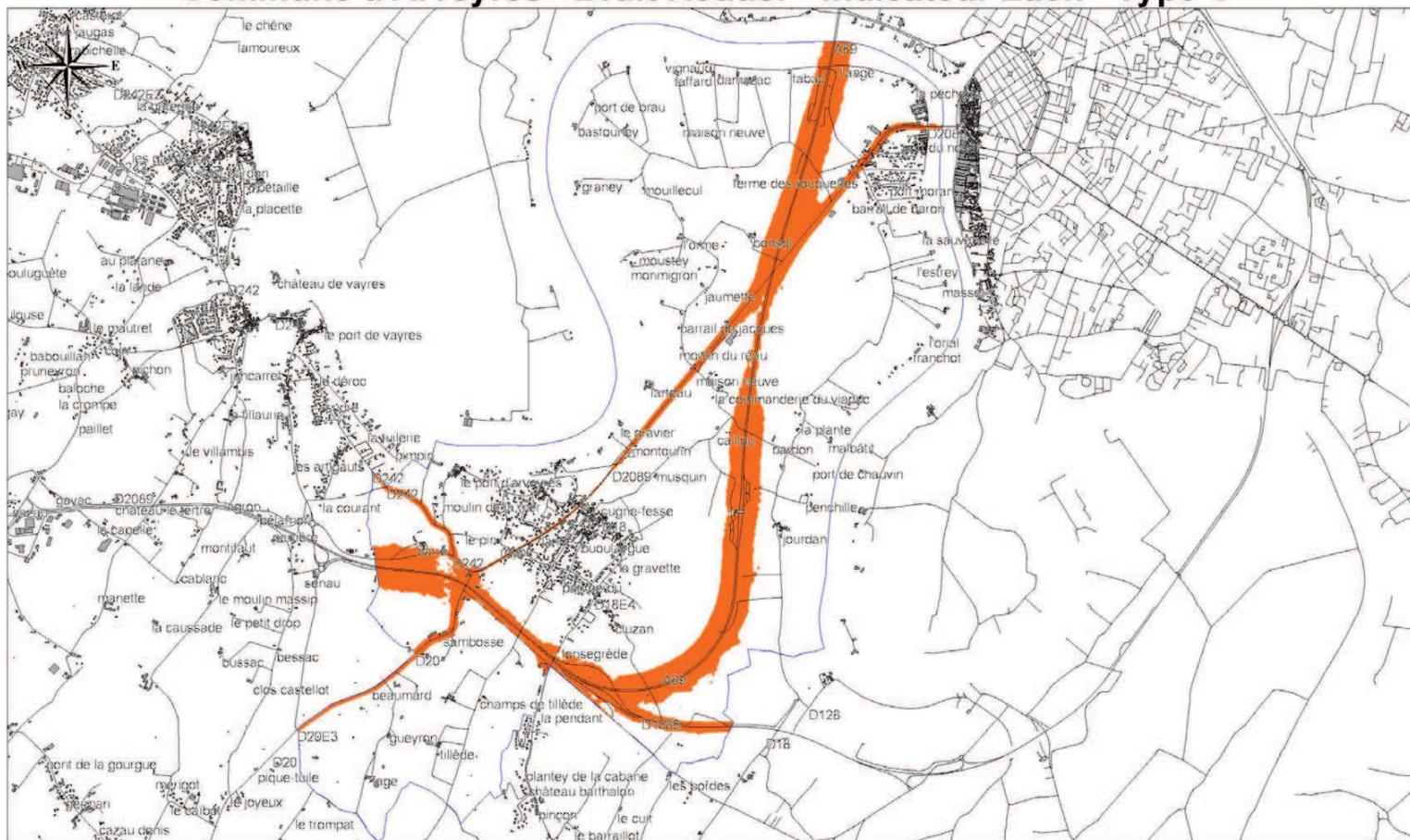
La modélisation réalisée n'a pas mis en évidence de dépassement des valeurs limites en façade de bâtiments sensibles (Habitat, Enseignement, Santé).

Commune d'Arveyres - Bruit Routier - Indicateur Lden - Type A



Edition Acoustib	Echelle 1 : 30 000
Date : 24.03.14	Impression sur A3
Version 1	

Commune d'Arveyres - Bruit Routier - Indicateur Lden - Type C

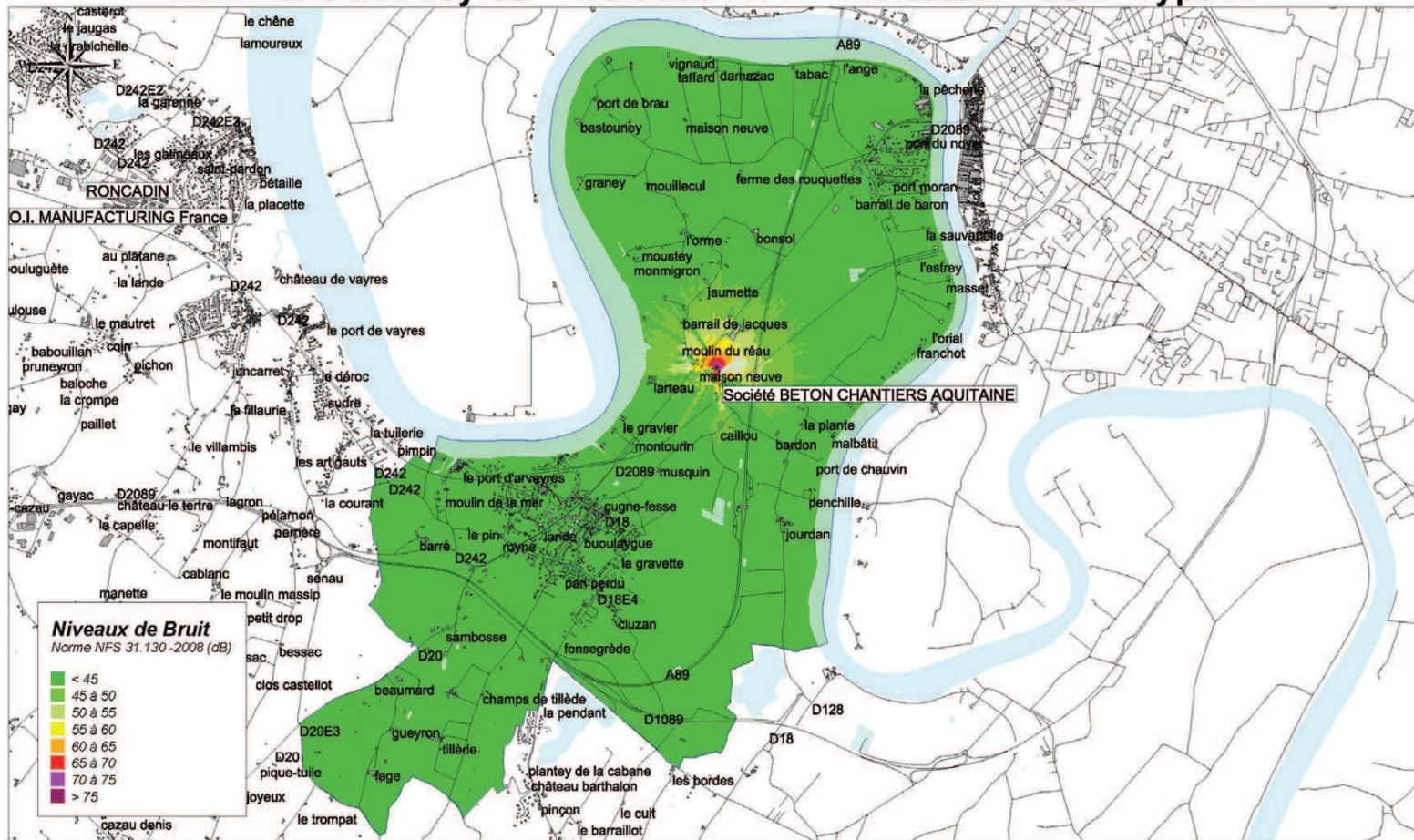


Niveaux de Bruit Lden Infra route
 SETRA - Août 2007 (dB)

- < 68
- > 68

Edition Acoustb	Echelle 1 : 30 000
Date : 24.03.14	Impression sur A3
Version 1	

Commune d'Arveyres - Bruit des ICPE - Indicateur Lden - Type A



4. IDENTIFICATION DES SITUATIONS D'EXPOSITION AU BRUIT

AU-DELÀ DES SEUILS RÉGLEMENTAIRES

4.1. BÂTIMENTS EXPOSÉS AU BRUIT ROUTIER ET FERROVIAIRE

La cartographie du bruit a permis de comptabiliser le nombre de bâtiments sensibles et de bâtiments d'habitation exposés au bruit routier et ferroviaire au-delà des seuils réglementaires, sur la commune d'Arveyres.

La population par bâtiment exposée au-delà des valeurs limites (L_{den} et/ou L_n) est calculée automatiquement (logiciel MITHRA-SIG) en répartissant la population totale de l'îlot INSEE sur la surface habitable de l'ensemble des bâtiments de l'îlot.

Les pages suivantes présentent le nombre total de bâtiments et la population exposés au bruit routier et au bruit ferroviaire. Pour le bruit industriel, la modélisation réalisée n'a pas mis en évidence de dépassement des valeurs limites en façade de bâtiments sensibles.

4.2. COMMUNE D'ARVEYRES – DÉCOMPTÉ DE LA POPULATION ET DES BÂTIMENTS EXPOSÉS AU BRUIT

EXPOSITION AU BRUIT ROUTIER - INDICATEUR Lden				
Lden dB(A)	Population exposée	Nombre de bâtiments	Bâtiments sensibles	
			Santé	Enseignement
< 45	12	5	0	0
45 - 50	27	24	0	0
50 - 55	106	101	0	1
55 - 60	799	582	0	7
60 - 65	651	564	0	0
65 - 70	246	127	0	0
70 - 75	41	28	0	0
> 75	4	3	0	0
Total *	1890	1430	0	8
Dépassement de la limite				
68 dB(A)	Population exposée	Nombre de bâtiments	Bâtiments sensibles	
≥ 68			Santé	Enseignement
	73	65	0	0

EXPOSITION AU BRUIT FERROVIAIRE - INDICATEUR Lden				
Lden dB(A)	Population exposée	Nombre de bâtiments	Bâtiments sensibles	
			Santé	Enseignement
< 45	808	697	0	4
45 - 50	227	220	0	3
50 - 55	383	264	0	1
55 - 60	208	124	0	0
60 - 65	203	84	0	0
65 - 70	39	27	0	0
70 - 75	17	14	0	0
> 75	0	0	0	0
Total *	1890	1430	0	8
Dépassement de la limite				
73 dB(A)	Population exposée	Nombre de bâtiments	Bâtiments sensibles	
≥ 73			Santé	Enseignement
	3	6	0	0

* valeurs arrondies à la dizaine

EXPOSITION AU BRUIT ROUTIER - INDICATEUR Ln				
Lden dB(A)	Population exposée	Nombre de bâtiments	Bâtiments sensibles	
			Santé	Enseignement
< 45	106	89	0	0
45 - 50	621	439	0	8
50 - 55	695	652	0	0
55 - 60	407	214	0	0
60 - 65	52	35	0	0
65 - 70	5	5	0	0
70 - 75	0	0	0	0
> 75	0	0	0	0
Total *	1890	1430	0	8
Dépassement de la limite				
62 dB(A)	Population exposée	Nombre de bâtiments	Bâtiments sensibles	
≥ 62			Santé	Enseignement
	31	18	0	0

EXPOSITION AU BRUIT FERROVIAIRE - INDICATEUR Ln				
Lden dB(A)	Population exposée	Nombre de bâtiments	Bâtiments sensibles	
			Santé	Enseignement
< 45	1093	970	0	7
45 - 50	370	236	0	1
50 - 55	202	118	0	0
55 - 60	175	76	0	0
60 - 65	38	19	0	0
65 - 70	7	11	0	0
70 - 75	0	0	0	0
> 75	0	0	0	0
Total *	1890	1430	0	8
Dépassement de la limite				
65 dB(A)	Population exposée	Nombre de bâtiments	Bâtiments sensibles	
≥ 65			Santé	Enseignement
	8	11	0	0

* valeurs arrondies à la dizaine

5. MOYENS D' ACTIONS ET DE PRÉVENTION DU BRUIT ROUTIER

Dans les pages suivantes figurent les principales dispositions qui peuvent être prises pour diminuer les niveaux de bruit dans la Communauté de Communes du Sud Libournais. Trois types d'actions peuvent être envisagés dans le cadre du PPBE :

- Actions de prévention : moins coûteuses et plus efficaces, elles demandent à être anticipées (dans les projets et au travers des actions de communication et de sensibilisation) ;
- Actions de réduction des niveaux sonores :
 - par protection à la source (mur anti-bruit, merlon) ou protection des riverains (isolation de façade) : l'isolement de façade fait partie des actions les plus coûteuses et n'isole que l'intérieur des bâtiments, ce type d'action peut être mis en œuvre dans le cadre de travaux de rénovation thermique,
 - par maîtrise du trafic ou réduction des vitesses : une modification du plan de circulation conduisant à une diminution du trafic ou une réduction des vitesses permet de diminuer les niveaux sonores à l'émission ; pour un revêtement de chaussée donné, l'émission sonore d'un véhicule dépend de sa vitesse, de l'allure de circulation (conduite fluide, pulsée ou accélérée) et de la pente de la voie ;
- Promotion des modes de transport alternatifs : mise en œuvre d'infrastructures de transports en commun ou de circulations douces (pistes et bandes cyclables) visant à obtenir des reports modaux et à réduire la part des voitures dans les déplacements.

Les mesures en matière de sécurité et de fluidité de la circulation convergent avec les mesures d'amélioration de l'ambiance sonore. En conséquence, les mesures mise en œuvre pour assurer la sécurité et la fluidité de la circulation participent à l'amélioration de l'ambiance acoustique.

La commune d'Arveyres est gestionnaire des voies communales sur son territoire, à l'exclusion des voies départementales et du réseau autoroutier. Les actions privilégiés dans ce PPBE sont les actions en faveur des transports en commun, la promotion des modes doux, ainsi que les actions de prévention, de maîtrise des trafics et de réduction des vitesses.

Le détail des moyens d'action est présenté ci-après sous forme de fiches, dans trois chapitres :

- 5.1 - Les moyens d'action de type diagnostic,
- 5.2 - Les moyens d'action correctifs,
- 5.3 - Les moyens d'action préventifs.

5.1. MOYENS DE DIAGNOSTIC

ACTION N° 1	PUBLICATION D'UNE CARTE DE BRUIT STRATEGIQUE (CBS)
TYPE	Outil de connaissance et de diagnostic qui permet de : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Être en conformité avec la réglementation ; ▪ Connaître les populations exposées à des niveaux de bruit importants ; ▪ Identifier les zones calmes à protéger ; ▪ Disposer d'un outil d'aide à la décision pour les projets d'urbanisme ou des réfections de voirie ; ▪ Évaluer différents scénarios d'aménagement en termes de populations exposées à des niveaux sonores importants ; ▪ Disposer d'un état initial de l'environnement sonore pour tous les dossiers de ZAC ; ▪ Servir de support de communication.
OPPORTUNITES OFFERTES PAR LA CBS	Possibilité d'action de communication en interne. La carte peut être utilisée dans les développements de ZAC pour réfléchir à l'implantation des futurs bâtiments. La carte peut également servir de base pour communiquer sur le thème de l'environnement.
ACTION	Les résultats de la cartographie du bruit sont disponibles sur le site de la Commune et en Mairie.
PILOTE	Commune.

5.2. MOYENS D'AMÉLIORATION DES SITUATIONS D'EXPOSITION AU BRUIT ROUTIER

ACTION N° 2	BRUIT ROUTIER : LIMITER LA QUANTITE DE TRAFIC
TYPE	Les niveaux de bruit varient avec la quantité de trafic en suivant la Loi logarithmique suivante : $10 * \log \left(\frac{\text{Nouveau débit trafic}}{\text{Ancien débit trafic}} \right)$ <p>Une diminution du trafic de moitié entraîne une baisse des niveaux de bruit de 3 dB(A). Une action peut également être menée sur le taux de poids-lourds : en fonction de la vitesse, un poids-lourd (véhicule de plus de 3.5 tonnes) équivaut à environ 4 à 10 véhicules légers.</p>
ACTION	Installation de zones piétonnes. Gestion des poids-lourds en centre-ville. Panneaux de jalonnement pour une fluidification du trafic. Régulation du trafic par les feux. Augmentation et amélioration de l'offre des transports en commun.
DIFFICULTE	Une telle démarche impose de repenser l'ensemble du plan de circulation dans la ville, il peut être plus judicieux de favoriser une fluidification du trafic avec une baisse de la vitesse.
OPPORTUNITE	Une baisse de la quantité de trafic s'accompagne d'une baisse de la pollution de l'air.
PILOTE	Commune.

ACTION N° 3	BRUIT ROUTIER: DIMINUER LA VITESSE DE CIRCULATION										
TYPE	Les niveaux de bruit varient avec la vitesse en suivant (approximativement) la Loi logarithmique suivante : $20 * \log \left(\frac{\text{Nouvelle Vitesse}}{\text{Ancienne Vitesse}} \right)$ <p>Ainsi, une diminution de la vitesse (en passant de 70 à 50 km/h, par exemple) entraîne une baisse des niveaux sonores de l'ordre de 3 dB(A). Baisser la vitesse peut entraîner un changement dans la perception du bruit. Au-dessus de 50 km/h, le bruit est essentiellement lié au contact pneumatique-chaussée et, en dessous de 50 km/h, le bruit est essentiellement d'origine mécanique. Il faudra toutefois faire attention à maintenir la circulation fluide et ne pas engendrer des phénomènes d'accélération/décélération.</p>										
ACTION	Sur la voirie dont la municipalité est gestionnaire et possède un moyen d'action, la vitesse de circulation peut être diminuée. Des moyens préventifs (contrôle automatique de la vitesse instantanée sans verbalisation) peuvent être mis en place. Des ondes vertes (coordination des feux tricolores) peuvent être installées qui suppriment des phases d'accélération/décélération. Des « chicanes » à base de jardinières ou de mobiliers urbains et des passages piétons à îlots centraux peuvent être installés.										
DIFFICULTES	Une telle démarche impose de repenser l'ensemble du plan de circulation dans la ville. La création de ralentisseur réduit fortement la vitesse de manière ponctuelle et implique un impact sonore. Une chicane force le conducteur à réduire sa vitesse sans accélération/décélération. La réduction visuelle de la largeur des voies de circulation avec l'aide de marquages au sol est efficace également. Cette réduction visuelle des voies oblige le conducteur à réduire sa vitesse.										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Réduction de vitesse (revêtement standard)</th> <th>Baisse du niveau émis (en dB(A))</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50 à 30 km/h</td> <td>3.4</td> </tr> <tr> <td>70 à 50 km/h</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td>90 à 70 km/h</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td>110 à 90 km/h</td> <td>1.4</td> </tr> </tbody> </table>	Réduction de vitesse (revêtement standard)	Baisse du niveau émis (en dB(A))	50 à 30 km/h	3.4	70 à 50 km/h	2.6	90 à 70 km/h	2.1	110 à 90 km/h	1.4
Réduction de vitesse (revêtement standard)	Baisse du niveau émis (en dB(A))										
50 à 30 km/h	3.4										
70 à 50 km/h	2.6										
90 à 70 km/h	2.1										
110 à 90 km/h	1.4										
OPPORTUNITE	Une fluidification du trafic s'accompagne d'une baisse de la pollution de l'air.										
PILOTE	Commune.										

ACTION N° 4	ACTION DE SENSIBILISATION DES CONDUCTEURS À LEUR VITESSE – RADARS PEDAGOGIQUES
TYPE	Lorsque la circulation routière et le type de voirie justifient la mise en place d'une mesure de prévention complémentaire autre que des dispositifs de limitation de vitesse (chicanes, îlots centraux, réduction de la largeur des voies par marquage au sol), des radars indicateurs de vitesse sans verbalisation peuvent être implantés au droit des tronçons routiers où l'on souhaite alerter les conducteurs sur la nécessité de réduire leur vitesse. Cette mesure incitative pourra être efficacement couplée à des aménagements ponctuels tels que des passages piétons, en implantant un radar pédagogique avant la section traversée par les piétons.
OPPORTUNITE	Coût réduit par rapport à des aménagements de voirie.
PILOTE	Commune.

ACTION N° 5	ACTION DE PREVENTION D'URBANISME, LE PLU
TYPE	La démarche consiste à ouvrir de nouveaux groupes de travail pour une relecture du PLU et proposer de nouvelles rédactions en introduisant la lutte contre le bruit dans les documents d'urbanisme : il s'agit d'autoriser des clôtures de grandes hauteurs au droit des voies bruyantes, de permettre des techniques d'épannelage des volumes construits, d'exclusion de certaines industries et trafics. Il s'agit également d'officialiser et de maintenir les zones calmes.
OPPORTUNITE	La démarche permet de mettre l'ensemble des acteurs autour d'une même table pour effectuer un travail commun sur l'ensemble des paramètres. Le bruit est en effet la résultante de l'ensemble des composantes de la vie d'une ville. Cette démarche permet également l'ouverture de campagnes de communication.
PILOTE	Commune.

ACTION N° 6	ACTIONS D'URBANISME
TYPE	La Communauté de Communes peut envisager de former son personnel administratif pour : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Informer les architectes, urbanistes et maîtres d'ouvrages, en vue d'une prise en compte du bruit le plus en amont possible du projet ; ▪ Intégrer la prévention des nuisances sonores dans l'examen des permis de construire par ses services, par un diagnostic du projet vis-à-vis de ces nuisances et du cadre réglementaire relatif à l'urbanisme (art. R111-2, R111-3 du Code de l'urbanisme et L 113-1 du Code rural). Les articles L571-1 à L571-26 du Livre V du Code de l'environnement (Prévention des pollutions, des risques et des nuisances), reprenant la Loi n° 92.1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, prévoyant la prise en compte des nuisances sonores aux abords des infrastructures de transports terrestres.
PILOTE	Commune.

ACTION N° 7	PERENNITE DES ZONES CALMES
TYPE	Notion de zone calme : « <i>espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit</i> » dans lequel l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Les zones calmes peuvent résulter d'une volonté politique d'améliorer le confort de vie des citoyens sur certains sites (lieux de promenade, parcs, squares, activités de loisirs, lieux de recueillement). On distinguera deux types de zones : <ul style="list-style-type: none"> ▪ zones effectivement calmes à la lecture de la carte de bruit stratégique, ▪ zones que l'on souhaite rendre plus calmes. Ces zones seront préservées lors de nouveaux projets et peuvent faire l'objet de mise en valeur particulière.
REMARQUE	La définition de ces zones est un choix politique, traduit dans les documents d'urbanisme.

6. ELEMENTS DU PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

6.1. ACTIONS DE PRÉVENTION DU BRUIT DES TRANSPORTS RÉALISÉES POUR LA PÉRIODE 2003 - 2013

Le tableau suivant présente les actions mises en œuvre qui ont un impact sur le bruit des transports depuis 2003 (selon les exigences réglementaires).

6.1.1. Inventaire des actions réalisées par la commune

Les actions suivantes permettant d'améliorer la situation sonore ont été réalisées sur les voies communales (aménagement de voiries, chicanes, ralentisseurs, zones 30 ...).

Actions réalisées par la commune d'Arveyres, Période 2003 - 2013 :

CATÉGORIE DE MESURES DE PRÉVENTION DES NUISANCES SONORES	TYPE D'ACTION 2003 - 2013	COMMENTAIRES LOCALISATION	NATURE	ANNÉE
Travaux sur la voirie	Dispositifs visant à réduire la vitesse de circulation	RD 18E4 - RD18 - RD6	Ralentisseurs	2011 2011 2009
		RD 18E4	Îlots centraux	2011
	Modification du plan de circulation diminuant le trafic routier	VC N°105	Passage à sens unique, suppression d'une voie de circulation	2013
Limiter la vitesse	Création d'une zone de vitesse limitée à 30 km/h	VC N°09 - VC N°211	Zone 30 km/h	2011 2013
Favoriser des modes de transport alternatifs	Actions favorisant le covoiturage	Place Eva et Joseph Damiens, création d'une aire de stationnement destinée au covoiturage	Mises en relation, sensibilisation	2013

2003 - 2013

6.2. ACTIONS DE PREVENTION DU BRUIT DES TRANSPORTS POUR LA PERIODE 2013 - 2018

Dans le cadre de l'entretien du revêtement routier des voies communales, la commune supporte le coût des travaux sur les voiries dont elle est gestionnaire. Ces travaux sont planifiés en fonction de l'état des voies et du trafic qu'elles supportent. Ils permettent de réduire le niveau de bruit à la source.

D'autre part, en vue de limiter les bruits de trafic excessifs, les services de Police procèdent régulièrement à des contrôles de vitesse et d'émission sonore des véhicules.

De plus, la commune pourra s'engager dans des actions de communication pour sensibiliser les chauffeurs des véhicules de secours à l'utilisation raisonnée de la sirène, et sensibiliser les habitants à la conduite apaisée en ville.

6.2.1. Inventaire des actions programmées par la commune

Actions programmées par la commune d'Arveyres, Période 2013 - 2018 :

	CATÉGORIE DE MESURES DE PRÉVENTION DES NUISANCES SONORES	TYPE D'ACTION 2013 - 2018	COMMENTAIRES LOCALISATION	NATURE	ANNÉE
2013 - 2018	Mesures de contrôle	Contrôles de vitesse Contrôles du niveau sonore à l'échappement des deux-roues	Centre bourg	Contrôles de Police	-
	Travaux sur la voirie	Entretien du revêtement routier des voies communales	Voies communales	Enrobé BBM	-

7. CONCLUSION

À l'issue du travail de cartographie du bruit routier, ferroviaire, aérien et industriel de leur territoire, les communes de la Communauté de Communes du Sud Libournais ont identifié les zones où l'exposition au bruit dépasse les seuils réglementaires, aux abords immédiats des infrastructures structurantes de leur territoire.

Pour les situations d'exposition au bruit des infrastructures qui ne relèvent pas de sa compétence (hors voies communales), la Communauté de Communes transmet ces résultats aux gestionnaires des infrastructures routières et ferroviaires concernés (Conseil Général, RFF) pour qu'ils envisagent des actions de prévention adaptées aux situations d'exposition au bruit identifiées.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) réalisé présente un recensement détaillé des situations d'exposition au bruit routier et ferroviaire, ainsi qu'une liste des actions de prévention du bruit routier réalisées et à venir. Un inventaire des mesures de prévention du bruit réalisées sur les dix dernières années et programmées sur la période quinquennale 2013 - 2018 (calendrier réglementaire) a été constitué en collaboration avec la commune. Cet inventaire rassemble les actions qui contribuent à la prévention à la source du bruit des transports et qui seront engagées durant les cinq années du présent PPBE.

8. NOTE CONCERNANT L'INFORMATION DU PUBLIC

Lors de la dernière étape d'élaboration du PPBE, le public a été consulté. Les modalités de consultation du public étaient les suivantes :

- Information relative à la mise à disposition du projet de PPBE dans la presse locale ;
- Mise à disposition du projet de PPBE en Mairie pendant une durée de deux mois du 12/01/15 au 14/03/15 ;
- Mise à disposition d'une adresse de messagerie électronique et d'un registre papier en Mairie afin de recueillir les remarques du public.

L'objectif de cette procédure était de recueillir l'avis du public sur les propositions d'actions proposées. Aucune observation n'a été reçue au terme de cette procédure.