



Projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de la commune de Charnay-lès-Mâcon

PPBE 4^e échéance

Document réalisé par :

Service Urbanisme et Foncier

630 Chemin des Luminaires,
71850 Charnay-lès-Mâcon

Avec le soutien technique de :



ECHO Acoustique

Bureau d'études
en ingénierie acoustique et
vibratoire

SOMMAIRE

1	Résumé non technique	3
2	Introduction	4
2.1	Contexte réglementaire	4
2.2	Notions d'acoustique	5
2.3	Méthodologie d'élaboration du PPBE	6
2.4	Voies communales concernées	7
3	Synthèse et analyse des cartes de bruit	8
3.1	Principe de réalisation des cartes de bruit réalisées par la DDT de la Saône-et-Loire	8
3.2	Clés de lecture des cartes stratégiques de bruit	8
3.3	Analyse des cartes de bruit	10
4	Fiabilisation des Points Noirs du Bruit	11
4.1	Confirmation du trafic éligible au PPBE	11
4.2	Confirmation de la présence de populations exposées au bruit	12
5	Zones calmes	13
5.1	Définition du terme « zones calmes »	13
5.2	Lieux retenus	13
6	Recensement des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir	15
6.1	Actions réalisées depuis 10 ans	15
6.2	Actions programmées pour les 5 prochaines années	18
7	Suivi et implications du plan d'action	19
7.1	Suivi et évaluation du plan d'action	19
7.2	Mise en cohérence des outils	19
8	Consultation du public	19

1 RESUME NON TECHNIQUE

La Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, prévoit que les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports fassent l'objet de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Cette directive a été transposée dans le droit français par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit.

Ce plan sera mis à disposition du public durant 2 mois, du 258 juillet au 28 septembre 2026. Les remarques formulées durant la consultation seront prises en compte pour la rédaction du PPBE qui devra être approuvé par le conseil municipal.

Le plan présente :

- Le réseau routier communal concerné (axes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an) ;
- Le diagnostic établi sur la base des cartes de bruit stratégiques réalisées par le CEREMA ;
- La fiabilisation des rues concernées de la commune ;
- Les actions de lutte contre les nuisances sonores qui sont réalisées et programmées ;
- Les zones calmes à préserver.

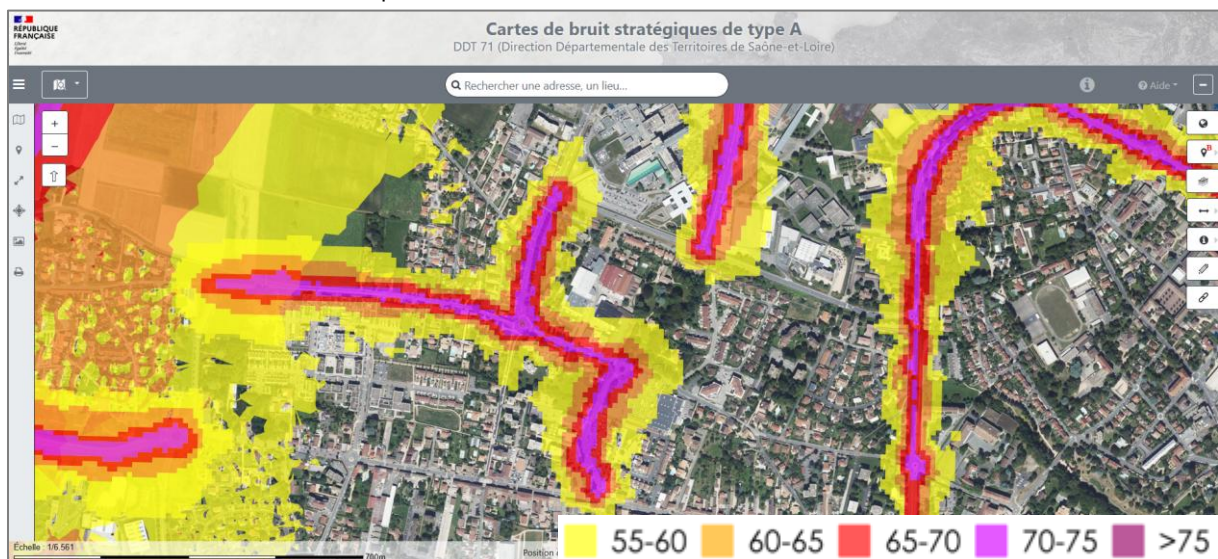


Figure 1 : Aperçu du site internet de la DDT 71 présentant les cartes de bruit des infrastructures cartographiées de la commune.

Les actions mises en œuvre pour limiter les nuisances sonores sur la commune sont principalement du type :

- Apaiser la circulation (limiter le trafic de transit, ralentir et fluidifier la circulation) ;
- Diminuer le trafic (développement des modes doux et transports en commun).

Ce PPBE doit être actualisé tous les 5 ans.

2 INTRODUCTION

2.1 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et sa transposition dans le Code de l'environnement français demandent aux gestionnaires des grandes infrastructures de voies routières, circulées par plus de 3 millions de véhicules par an, de réaliser un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur la base des cartes stratégiques de bruit établies par les services de l'Etat (CEREMA). Ces cartes et PPBE doivent être mis à jour tous les 5 ans. Pour cette 4^e échéance, l'arrêté préfectoral n°71-2023-02-06-00003 du 6 février 2023 approuve les cartes de bruit du réseau routier national, départemental, intercommunal et communal du département de la Saône-et-Loire.

La commune de Charnay-lès-Mâcon est concernée en tant que gestionnaire d'infrastructures de transports routiers pour un linéaire d'environ 1,6 km.

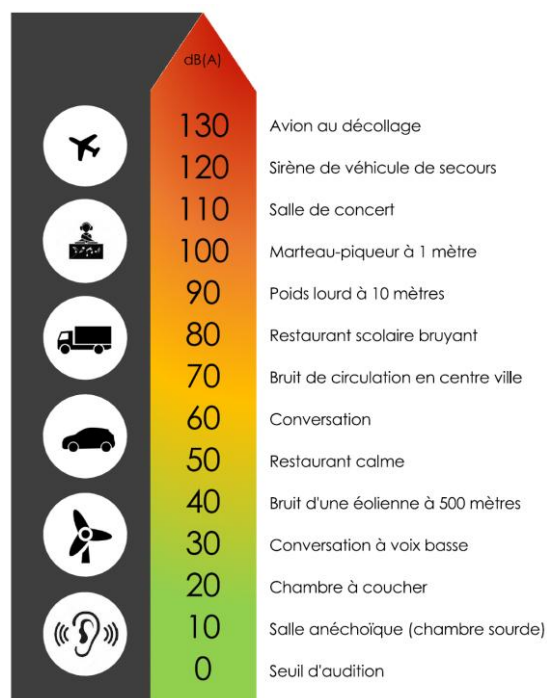
Cela ne concerne que les voies communales de Charnay-lès-Mâcon, les autres voies concernées par les cartes de bruit sont administrées par les autres gestionnaires.

2.2 NOTIONS D'ACOUSTIQUE

2.2.1 LE NIVEAU DE BRUIT

Le niveau de bruit caractérise la pression acoustique en un point donné. L'unité légale de pression est le Pascal (Pa). L'oreille humaine est sensible aussi bien à des sons de très faible intensité (quelques μPa) qu'à des sons de forte intensité (plusieurs centaines de Pascal). L'étendue de ces valeurs de pression acoustique a conduit à rechercher une expression plus pratique : l'échelle logarithmique des Bels (en référence à Alexandre Graham Bell). Celle-ci a ensuite été divisée en 10 échelons donnant ainsi naissance à l'échelle des décibels (dB).

A titre d'exemple, doubler le niveau de pression sonore revient à ajouter 3 dB (ex : 60 dB + 60 dB = 63 dB). De même, lorsque deux sons ont des intensités différentes, celui de plus petite intensité devient vite négligeable (ex : 90 dB + 80 dB $\approx$ 90 dB).



2.2.2 LES INDICATEURS UTILISES

Le **L_{DEN}** caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « L_{day}, L_{evening}, L_{night} », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.

Le **L_{night}** (L_n : 22h-6h) est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

2.2.3 LIENS DE REFERENCE

Les sites internet du ministère de la Santé (sante.gouv.fr) et du CIDB (bruit.fr) permettent d'approfondir les notions présentées précédemment.

2.3 METHODOLOGIE D'ELABORATION DU PPBE

2.3.1 ORGANISATION DE L'EQUIPE PROJET

Lorsque les cartes de bruit ont été réalisées par les services de l'Etat et approuvées par la préfecture, la mairie de Charnay-lès-Mâcon a initié le projet d'élaboration du PPBE. Pour cela, un groupe de travail est constitué au sein de la Direction de l'Urbanisme et des Services Techniques. Un bureau d'études acoustiques (ECHO Acoustique) appuie ce groupe. En complément, les différents services de la commune et de l'agglomération sont sollicités pour préciser les actions liées à la lutte contre les émissions sonores dans l'environnement.

2.3.2 BASE DE TRAVAIL

Les éléments suivants servent de support à l'élaboration du PPBE :

- Les cartes de bruit stratégiques réalisées par le CEREMA sont analysées à l'aide d'un logiciel SIG¹ ;
- Les documents d'urbanisme (PLU, PDU, SCOT, PADD...) ainsi que les différentes informations transmises par les services de la commune permettent de lister les actions déjà menées ou envisagées.

2.3.3 REALISATION DU DIAGNOSTIC

Les cartes de bruit sont analysées afin de localiser les bâtiments habités ainsi que les établissements sensibles d'enseignement et de santé exposés à des niveaux sonores supérieurs à 68 dB(A) pour le L_{DEN} et 62 dB(A) pour le L_N .

2.3.4 DEFINITION DES OBJECTIFS ET PROPOSITIONS DE SOLUTIONS

Le PPBE a vocation à répondre aux 3 grands objectifs suivants, inscrits dans la Directive Européenne :

- Réduire le bruit dans les zones sensibles trop exposées ;
- Prévenir les effets du bruit en amont des projets d'aménagement ;
- Définir et préserver les zones calmes.

Les solutions envisagées pour les zones à enjeux seront analysées au regard des objectifs attendus par la directive européenne, mais également des contraintes technico-économiques.

¹ SIG : Système d'Information Géographique

2.4 VOIES COMMUNALES CONCERNEES

Liste des axes, identifiés dans l'arrêté préfectoral, supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (soit plus de 8200 veh. / jour) et gérés par la commune de Charnay-lès-Mâcon :

- Boulevard des neufs clés ;
- Rue Ambroise Paré ;
- Rue des Petits Champs ;
- Rue de la Grange Saint-Pierre ;
- Rue de la Chapelle.

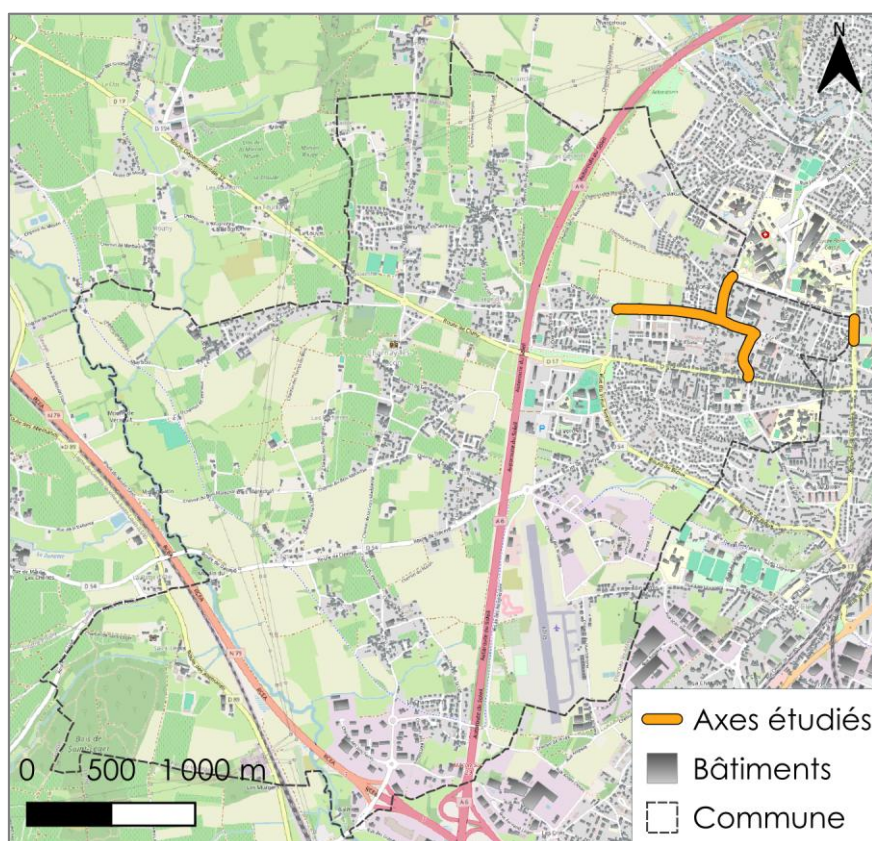


Figure 2 : Réseau routier cartographié géré par la commune de Charnay-lès-Mâcon

3 SYNTHÈSE ET ANALYSE DES CARTES DE BRUIT

3.1 PRINCIPE DE RÉALISATION DES CARTES DE BRUIT RÉALISÉES PAR LA DDT DE LA SAONE-ET-LOIRE

Le CERTU et le SETRA ont produit des guides méthodologiques permettant de construire des cartes de bruit de manière homogène sur l'ensemble du territoire national. C'est le CEREMA de Lyon qui a produit les cartes stratégiques de bruit de 4^{ème} échéance pour la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Les données de trafic (TMJA, vitesse, % poids lourds...) de la base de données BDTopo² sont utilisées pour construire un modèle de propagation acoustique du bruit. Les cartes de bruit sont ensuite calculées à l'aide du logiciel Mithra SIG (éditeur CSTB).

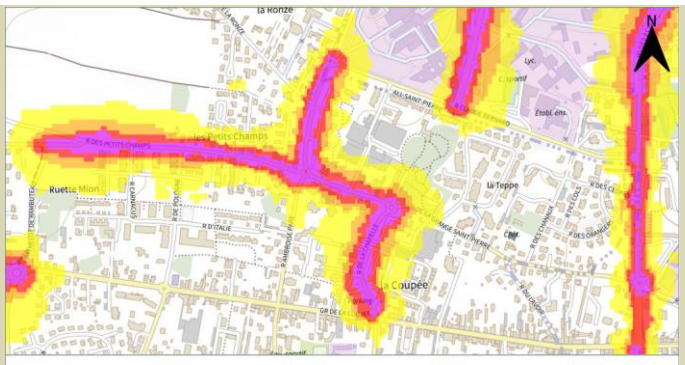
Les détails de la méthodologie ainsi que les résultats sont disponibles sur le site de la DDT de la Saône-et-Loire :

<https://www.saone-et-loire.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transports/Cartes-de-Bruit-Strategiques-Plan-de-Prevention-du-Bruit-dans-l-Environnement/Les-cartes-de-bruit-strategiques>

3.2 CLES DE LECTURE DES CARTES STRATÉGIQUES DE BRUIT

Pour mémoire : Les cartes de bruit sont une approche macroscopique mais ne sont pas une restitution stricte de la réalité (par exemple le nombre de personnes affectées par bâtiment). Elles contribuent à identifier les secteurs nécessitant une analyse ultérieure plus détaillée.

La directive européenne 2002/49/CE définit 3 types de cartes qui doivent être présentées au 25 000^e :

Type	Définition	Vue carte
A	Cartes des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transports selon l'indicateur L_{DEN} et L_N , par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le L_{DEN} et 50 pour le L_N	

² BDTopo : modélisation 3D du territoire réalisée par l'IGN.

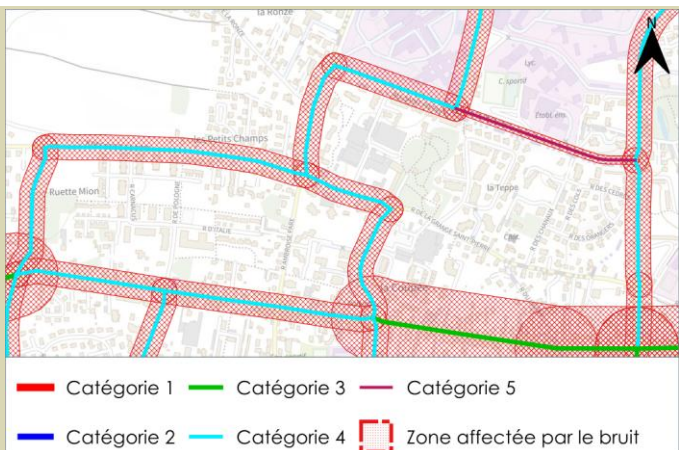
Type	Définition	Vue carte
B	Carte des secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies en vigueur)	 — Catégorie 1 — Catégorie 3 — Catégorie 5 — Catégorie 2 — Catégorie 4 Zone affectée par le bruit
C	Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur L_{DEN} ou L_N	 >68 >62

Tableau 1 : Définition des types de cartes de bruit

Les cartes de bruit sont consultables depuis le site de la DDT de la Saône-et-Loire à l'adresse suivante :

<https://www.saone-et-loire.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-infrastructures-de-transports/Cartes-de-Bruit-Strategiques-Plan-de-Prevention-du-Bruit-dans-l-Environnement/Les-cartes-de-bruit-strategiques>

Les seuils limites utilisés pour les cartes de type C sont définis à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 :

L_{DEN}	L_N
68 dB(A)	62 dB(A)

Tableau 2 : Niveaux seuils des dépassements

3.3 ANALYSE DES CARTES DE BRUIT

Le résumé non technique des cartes de bruit présente une estimation des populations et établissements sensibles exposés au-delà des seuils :

	Nombre de personnes exposées au-delà des seuils	Nombre d'établissements sensibles exposés au-delà des seuils
L _{DEN} > 68 dB(A)	61	0
L _N > 62 dB(A)	0	0

Tableau 3 : Personnes et Ets sensibles identifiés en dépassement dans le RNT des cartes de bruit

L'analyse des cartes de bruit consiste donc à identifier où sont situés ces bâtiments en dépassement et à les grouper par zones.

L'identification a permis d'identifier les rues où se concentrent les populations exposées au-delà des seuils, il s'agit de :

- La rue Ambroise Paré ;
- La rue des Petits Champs ;
- La rue de la Grange Saint-Pierre ;
- La rue de la Chapelle.

Afin d'identifier plus précisément les bâtiments accueillant des populations exposées au-delà des seuils sur les voies identifiées, **la commune de Charnay-lès-Mâcon** a mandaté le bureau d'études *ECHO Acoustique* pour la réalisation d'une étude de fiabilisation des bâtiments potentiellement Points Noirs du Bruit (ou PNB).

4 FIABILISATION DES POINTS NOIRS DU BRUIT

Ce chapitre constitue une synthèse des missions réalisées dans le cadre de la fiabilisation des Points Noirs du Bruit. L'ensemble des résultats et des rendus sont à la disposition de **la commune de Charnay-lès-Mâcon**.

4.1 CONFIRMATION DU TRAFIC ELIGIBLE AU PPBE

Pour rappel, seules les infrastructures de voies routières circulées par plus de 3 millions de véhicules par an sont éligibles au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Pour une route supportant un trafic de 3 millions de véhicules par an, le trafic moyen journalier est d'environ 8220 véhicules.

A ce titre, **la commune de Charnay-lès-Mâcon** a entrepris la vérification du critère de trafic sur ces rues identifiées dans le PPBE et affichant des populations exposées.

Les mesures ont été réalisées :

- La rue Ambroise Paré ;
- La rue des Petits Champs ;
- La rue de la Grange Saint-Pierre ;
- La rue de la Chapelle.

Les mesures ont été réalisées durant 7 jours consécutifs, du lundi 7 au dimanche 14 septembre 2025.

Les trafics moyens mesurés sur ces axes sont les suivants :

- La rue Ambroise Paré : **15 188** véhicules ;
- La rue des Petits Champs : **6 140** véhicules ;
- La rue de la Grange Saint-Pierre : **8 422** véhicules ;
- La rue de la Chapelle : **8 465** véhicules.

La rue des Petits Champs, dont le trafic moyen journalier est inférieur à 8220 véhicules, ne devrait donc pas être analysée dans le cadre du présent PPBE. A ce titre, **la commune de Charnay-lès-Mâcon** a pris la décision de ne pas vérifier la présence de population exposées au-delà des seuils dans cette rue. De même, une mise à jour des trafics intégrés dans la réalisation des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) devra être réalisée afin de correspondre avec les nouveaux trafics mesurés.

Ainsi, seules les rues Ambroise Paré, de la Grange Saint-Pierre et de la Chapelle sont effectivement éligibles au PPBE. Ces rues ont donc fait l'objet de mesures acoustiques afin de confirmer la présence de population exposée au-delà des seuils.

4.2 CONFIRMATION DE LA PRESENCE DE POPULATIONS EXPOSEES AU BRUIT

Suite à l'identification des rues circulées en moyenne par plus de 8220 véhicules par jour, une vérification de la présence de bâtiments Points Noirs du Bruit a été réalisée.

Des mesures de bruit ont été effectuées du 16 au 17 octobre 2025, suivant la norme NF S 31-085 relative à la caractérisation et au mesurage du bruit dû au trafic routier. Ces mesures ont permis de qualifier les émissions sonores des rues concernées à 2 mètres en avant des façades des habitations les plus proches.

Ces mesures ont servi de référence afin de garantir la fidélité d'un modèle numérique en 3 dimensions. Cette modélisation a permis de calculer les émissions sonores des rues concernées au niveau de tous les bâtiments et de tous leurs étages à proximité de ces dernières.

Les résultats de l'étude ont été transmis à la commune dans le rapport *RAP202510_FIABILISATION_PNB_CHARNAY-A.pdf*.

Au regard des résultats obtenus, aucun bâtiment situé dans les rues concernées n'est exposé à un niveau de bruit en façade excédant les seuils fixés. Le seuil du critère acoustique n'étant pas atteint, aucun bâtiment Point Noir du Bruit n'est identifié.

Aucune population et aucun établissement sensible de la commune de Charnay-lès-Mâcon n'est donc exposé au-delà des seuils réglementaires, sur les rues éligibles au PPBE.

5 ZONES CALMES

5.1 DEFINITION DU TERME « ZONES CALMES »

La directive européenne 2002/49/CE crée la notion de zones calmes et fixe comme objectif de les définir et de les préserver. Le Code de l'Environnement définit, à l'article L.572-6, les zones calmes comme étant "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 de ses activités".

La commune de Charnay-lès-Mâcon est concernée par la directive en tant que gestionnaire d'infrastructures, cependant elle gère également des parcs ainsi que des espaces naturels qu'elle souhaite valoriser.

Les critères retenus dans le cadre de ce PPBE sont :

- Zones peu exposées aux bruits du trafic routier ou d'activités ;
- La population peut venir facilement se ressourcer (se promener, lire, pratiquer une activité physique) ;
- La commune s'engage à préserver les deux premiers critères pour les prochaines années pour les zones retenues.

5.2 LIEUX RETENUS

La liste ci-dessous présente les 6 espaces répondant à ces critères :

- La place du Souvenir et de la Paix ;
- Le domaine de Champgrenon ;
- Le jardin de la Cure et la place du Bourg ;
- Le Cimetière ;
- La voie verte ;
- Le parc Georges Sand.

La carte ci-dessous présente les 6 espaces retenus :

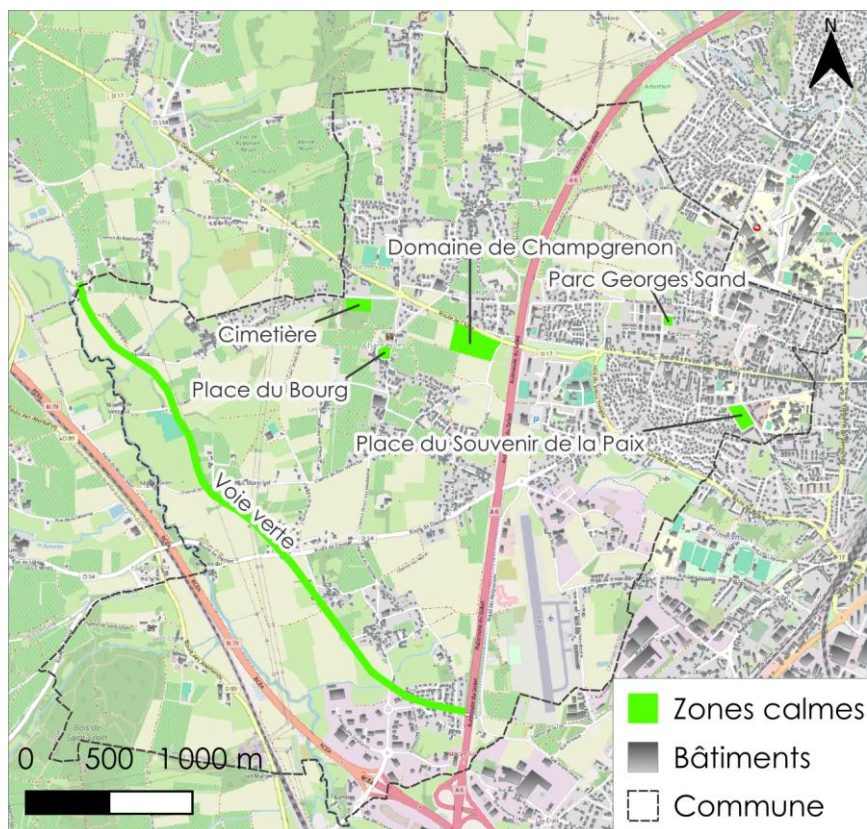


Figure 3 : Carte des zones calmes retenues

Ces zones sont toutes publiques et **la commune de Charnay-Lès-Mâcon** sera attentive à maintenir la qualité sonore de ces espaces (renforcement des mesures et aménagement visant à garantir et ou améliorer la qualité sonore de ces sites, encouragement à la prise en compte des enjeux de lutte contre le bruit dans les éventuels projets susceptibles d'être menés à proximité, ...).

En outre, la commune de Charnay-Lès-Mâcon présente de nombreux espaces naturels situés à l'écart des sources de bruit existantes (zones agricoles et naturelles, protégées par le Plan Local d'Urbanisme), l'instauration de « zones calmes » dûment délimitées au sens de la directive européenne ne constitue pas un enjeu en matière de lutte contre le bruit sur la commune.

6 RECENSEMENT DES ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS ET PROGRAMMEES POUR LES 5 ANS A VENIR

Le PPBE doit recenser l'ensemble des mesures réalisées depuis 10 ans et prévues pour les 5 ans à venir comme spécifié dans l'arrêté du 4 avril 2006. Il est également demandé que pour chaque action le gain doit être précisé ainsi que les coûts s'ils sont disponibles. Un recensement de ces actions a été effectué par les services de la commune potentiellement concernés. Ce chapitre liste les actions recueillies.

- ▮ *Les actions peuvent avoir été réalisées pour répondre à un autre objectif, mais présenter un gain sur les nuisances sonores.*
- ▮ *Les gains acoustiques indiqués dans les paragraphes ci-dessous sont théoriques.*

6.1 ACTIONS REALISEES DEPUIS 10 ANS

6.1.1 DEVELOPPEMENT DES MODES DOUX

Pour faciliter les déplacements piétons, des cheminements ont été créés et sécurisés. En effet, les trottoirs ne sont pas toujours aménagés et sécurisés. Des aménagements des cheminements cyclables ont également été réalisés.

D'un point de vue strictement acoustique, il est difficile de définir un gain en termes de réductions de nuisances. En effet, il faudrait un report massif des usages vers les modes doux et les transports en communs pour constater une baisse sensible des niveaux sonores liés au trafic routier.

La liste ci-dessous présente les actions réalisées :

- Aménagement d'un cheminement piétonnier le long de la rue de la Ronze (2014) ;
- Amélioration des cheminements cyclables de la route de Davayé (2023-2024) ;
- Création du mail bucolique entre la rue Barthelot de Rambuteau et la place de l'abbé Ferret (2021-2022) ;
- Adoption d'un plan d'action pour l'écomobilité scolaire (2022-2023) ;
- Mise en place d'un itinéraire vélobus pour le ramassage scolaire (2024) ;
- Elaboration d'un schéma directeur des modes actifs (2024-2025), qui définit les aménagements préconisés pour favoriser les déplacements piétons et cycles :

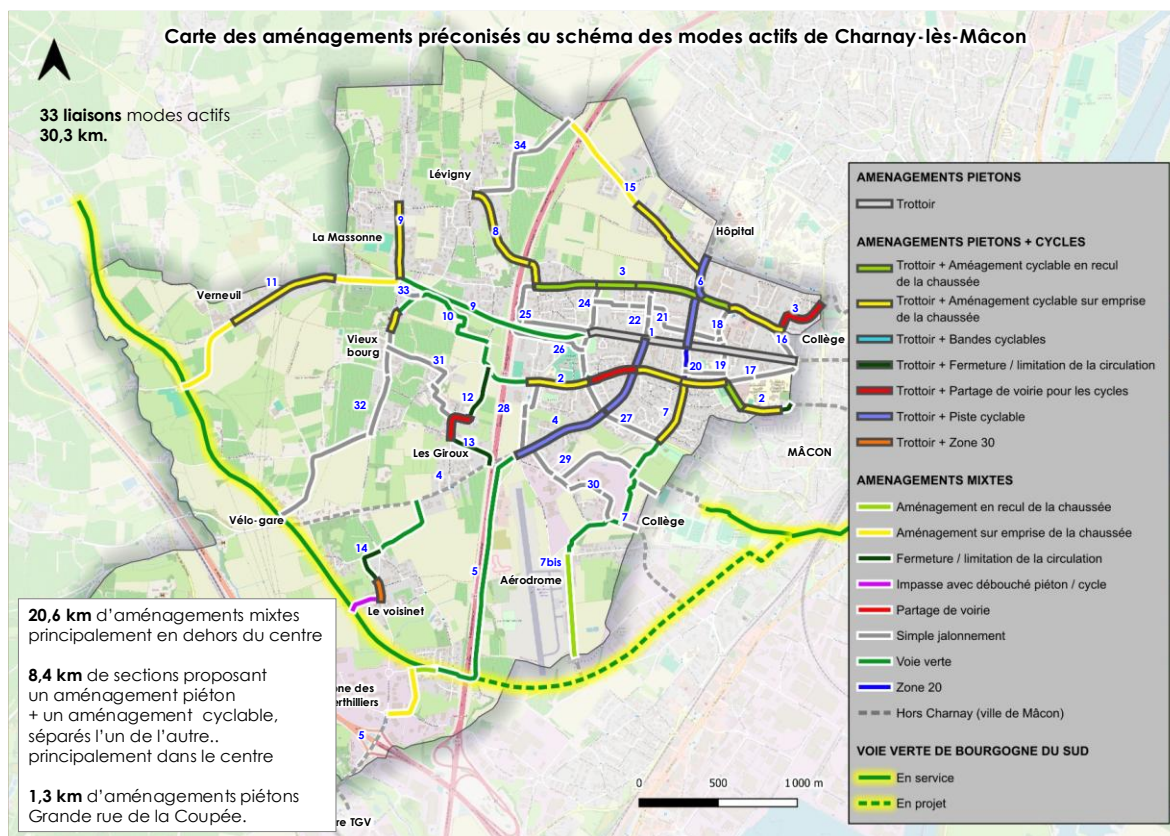


Figure 4 : Carte des aménagements préconisés au SMA

6.1.2 REDUCTION DE LA VITESSE ET ABAISSEMENT DE LA CIRCULATION

Lorsque l'on réduit la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, il est admis que pour une route disposant d'un enrobé standard, sa contribution sonore peut diminuer d'environ 2 à 3 dB(A). La commune a ainsi diminué la vitesse dans plusieurs secteurs et créé des zones de rencontre³. Les principaux axes concernés sont :

- Arrêté municipal n° 548/14 du 04/12/2014 interdisant le transit des Poids Lourds de plus de 7,5 tonnes Grande Rue de la Coupée (2014) ;
- Arrêté municipal n° 10/16 du 12/01/2016 portant mise en circulation à sens unique de la rue des Petits Champs entre l'intersection avec la rue Barthelot de Rambuteau et le giratoire rue Ambroise Paré (2015) ;
- Arrêté municipal n° 10/16 du 12/01/2016 portant mise en circulation à sens unique de la rue des Petits Champs entre l'intersection avec la rue Barthelot de Rambuteau et le giratoire rue Ambroise Paré (2016) ;
- Arrêté municipal n° 169/16 du 29/04/2016 abaissant de la vitesse de circulation de 50 km/h à 30km/h Grande rue de la Coupée, entre l'intersection avec la rue Ambroise Paré et le rond-point dit de l'Ellipse (intersection avec la rue de la Chapelle et l'avenue de la gendarmerie) (2016) ;
- Installation d'un radar pédagogique fixe Grande rue de la coupée (mesure d'accompagnement de l'abaissement de la vitesse de circulation (2017) ;

³ Zone de rencontre : espaces partagés entre les modes doux et les véhicules motorisés avec une vitesse limitée à 20 km/h.

- Instauration de zones de rencontre en sens unique (mairie, rue de la Fontaine, rue du Lavoir, rue Saint marin des Vignes, école Simone Veil, école Marie Curie) (2023) ;
- Instauration de zones 30 km/h (grande rue de la Coupée, école Joséphine Baker, Place Mommessin, rue de la Ronze, rue des Petits Champs, rue Ambroise Paré, rue de la Grange Saint-Pierre, allée de la Teppe, impasse de la Teppe, rue des Neuf Clés, Nouvelle Coupée, etc.) (2023).

6.1.3 RENOUVELLEMENT DE L'ENROBE DES ROUTES

Un revêtement de route vieillissant ou ayant subi des travaux partiels peut augmenter le bruit généré par le contact des pneus sur la chaussée. Le renouvellement de l'enrobé des chaussées peut donc contribuer à diminuer le bruit des passages de véhicules. Des travaux de réfection de chaussée ont été réalisés :

- Rue de Davayé ;
- Rue Ambroise Paré ;
- Rue des Petits Champs ;
- Rond-point Beltrame ;
- Rond-point de la Balme.

De même, un diagnostic de l'état des route a été réalisé en 2022, permettant de prioriser les réfections sur les routes dont l'enrobé est le plus dégradé.

6.1.4 FAVORISER LA VOITURE ELECTRIQUE

En-dessous de 50 km/h (30 km/h pour les voitures neuves et environ 80 km/h pour les poids lourds), le bruit est principalement d'origine mécanique : admission d'air, chaîne de transmission, ligne d'échappement, boîte de vitesses... ce bruit évolue en fonction du régime moteur. Au-dessus de 50 km/h, le bruit provient du roulement des pneumatiques sur la chaussée. Il augmente avec la vitesse et dépend à la fois de la qualité des pneus et de celle du revêtement routier (Source ADEME).

Réduire les bruits d'origine mécanique des véhicules en ville est donc pertinent. Les services techniques de la commune disposent de 2 véhicules électriques et de 6 vélos électriques.

De plus, afin de faciliter l'usage des véhicules électriques en ville, 3 bornes de chargement électrique ont été installées en ville (place du Souvenir et de la Paix, place Mommessin et rue Carnacus).

6.2 ACTIONS PROGRAMMEES POUR LES 5 PROCHAINES ANNEES

Les actions programmées pour les 5 prochaines années s'inscrivent dans la même logique que les actions déjà réalisées.

- Poursuite du développement des modes doux ;
- Développement des transports en commun et du covoiturage à l'étude ;
- Poursuite de l'apaisement de la circulation ;
- Amélioration des enrobés, par le suivi de la priorisation définie par le diagnostic des routes de 2022.

7 SUIVI ET IMPLICATIONS DU PLAN D'ACTION

7.1 SUIVI ET EVALUATION DU PLAN D'ACTION

Le suivi d'un PPBE est nécessaire dans le cadre de sa mise à jour quinquennale qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

Un bilan des actions réalisées sera présenté lors de la mise à jour du document en 2029.

7.2 MISE EN COHERENCE DES OUTILS

Le PPBE, bien que document non opposable, est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants, notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple. De plus, ce PPBE a été réalisé en cohérence avec la politique déjà engagée depuis plusieurs années par la commune.

8 CONSULTATION DU PUBLIC

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public. Cette consultation aura lieu durant 2 mois, du 28 juillet au 28 septembre 2026. Les citoyens ont la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la commune :

<https://www.charnay-les-macon.fr>

ou directement en mairie et de consigner leurs remarques sur un registre papier prévu à cet effet ou de les envoyer par courriel à ppbe@charnay.com.

