



Ville de Charnay-Lès-Mâcon

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

2018-2023

1ère, 2ème et 3ème échéance

Table des matières

1. Résumé non technique	1
2. Contexte réglementaire	2
3. Quelques notions sur le bruit.....	3
4. Le diagnostic territorial	6
5. Les objectifs de réduction du bruit.....	14
6. Les zones de calme.....	16
7. Les mesures réalisées depuis 10 ans par la collectivité.....	18
8. Les mesures réalisées depuis 10 ans par les autres maîtres d'ouvrages.....	19
9. Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité	20
10. Les mesures envisagées sur les 5 ans par les autres maîtres d'ouvrage	21
11. Les mesures envisagées sur les 5 ans par la collectivité vis-à-vis des bruiteurs.....	21
12. Les financements	22
13. La justification des mesures.....	23
14. L'impact des mesures.....	23
15. La consultation du public.....	23

I. Résumé non technique

Dans le cadre de l'application de la Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, les services de l'Etat ont réalisé en 2018 des cartes de bruit stratégiques (CBS) le long des routes départementales et communales.

Conformément à l'article R.572-7 du code de l'Environnement et aux articles 2 et 7 du Décret du 24 mars 2006, la Ville de Charnay-Lès-Mâcon doit élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) concernant la voirie communale dont le trafic est supérieur à 8 200 véhicules par jour.

A ce titre, 4 axes communaux ont été identifiés.

En parallèle, l'Etat a élaboré un PPBE concernant les routes nationales et les voies ferrées, et le Conseil Départemental de Saône-et-Loire a élaboré un PPBE concernant la voirie départementale.

L'objectif des PPBE est la prévention des effets du bruit, leur réduction et la protection des zones calmes. Ainsi, il comporte :

- une identification des infrastructures à l'origine des bruits dont les niveaux devraient être réduits,
- une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif après analyse des CBS,
- une identification des zones calmes,
- un recensement des actions de prévention réalisées depuis 10 ans et celles programmées pour les 5 ans à venir.

Toutefois, l'ensemble des actions inscrites aux PPBE ne sont pas opposables et n'engagent pas juridiquement les collectivités territoriales.

Après consultation du public, une délibération du Conseil Municipal entérinera le document final du PPBE, celui-ci tiendra compte, le cas échéant, des avis émis pendant la consultation.

Le PPBE de la Ville de Charnay-Lès-Mâcon sera transmis au Préfet de Saône-et-Loire et devra être réexaminé et réactualisé *a minima* tous les 5 ans.

2. Contexte réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Il s'agit de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) au niveau local.

Les articles L572-I à L572-II et R572-I à R572-II du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

A cet égard, les plans de prévention du bruit dans l'environnement relatifs aux infrastructures routières sont établis par les collectivités territoriales dont relèvent ces infrastructures. C'est le cas en l'espèce pour la commune de Charnay-Lès-Mâcon qui dispose de plusieurs axes routiers dont le trafic est supérieur à 8 200 véhicules/jour.

Les cartes de bruit de la commune de Charnay-Lès-Mâcon réalisées en date du 12 juillet 2018 concernent l'intégralité du territoire communal et permettent d'évaluer l'exposition au bruit des populations dont le trafic est supérieur à 8 200 véhicules/jour.

Elles sont consultables sur le site Internet de la commune à l'adresse suivante : www.charnay.com.

Le PPBE s'inscrit dans la continuité des cartes de bruit. Il consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs et à préserver d'éventuelles zones de calme. Il est établi pour une durée maximale de 5 ans.

La commune de Charnay-Lès-Mâcon a élaboré son PPBE au cours de l'année 2018. Ce plan couvre la période allant de sa date d'approbation le 30 septembre 2019 à celle du 30 septembre 2024. Les actions mises en œuvre avant le 31 juillet 2018 répondent aux obligations de la 2^{ème} échéance de mise en œuvre de la directive européenne et celles déployées entre le 31 juillet 2018 et le 31 juillet 2023 satisferont aux obligations de la 3^{ème} échéance.

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



Principaux axes de circulation – Ville de Charnay-Lès-Mâcon – cartographie sans échelle

3. Quelques notions sur le bruit

Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée :

Perception	Echelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression acoustique)	Fort Faible	Intensité I Décibel, décibel (A)
Hauteur (son pur)	Aigu Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu Grave	Spectre
Durée	Longue Brève	Durée L_{Aeq} (niveau moyen équivalent)

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 μ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

Le bruit

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique (qui relève donc de la physique) produisant une sensation (dont l'étude concerne la physiologie) généralement considéré comme désagréable ou gênante (notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie) »

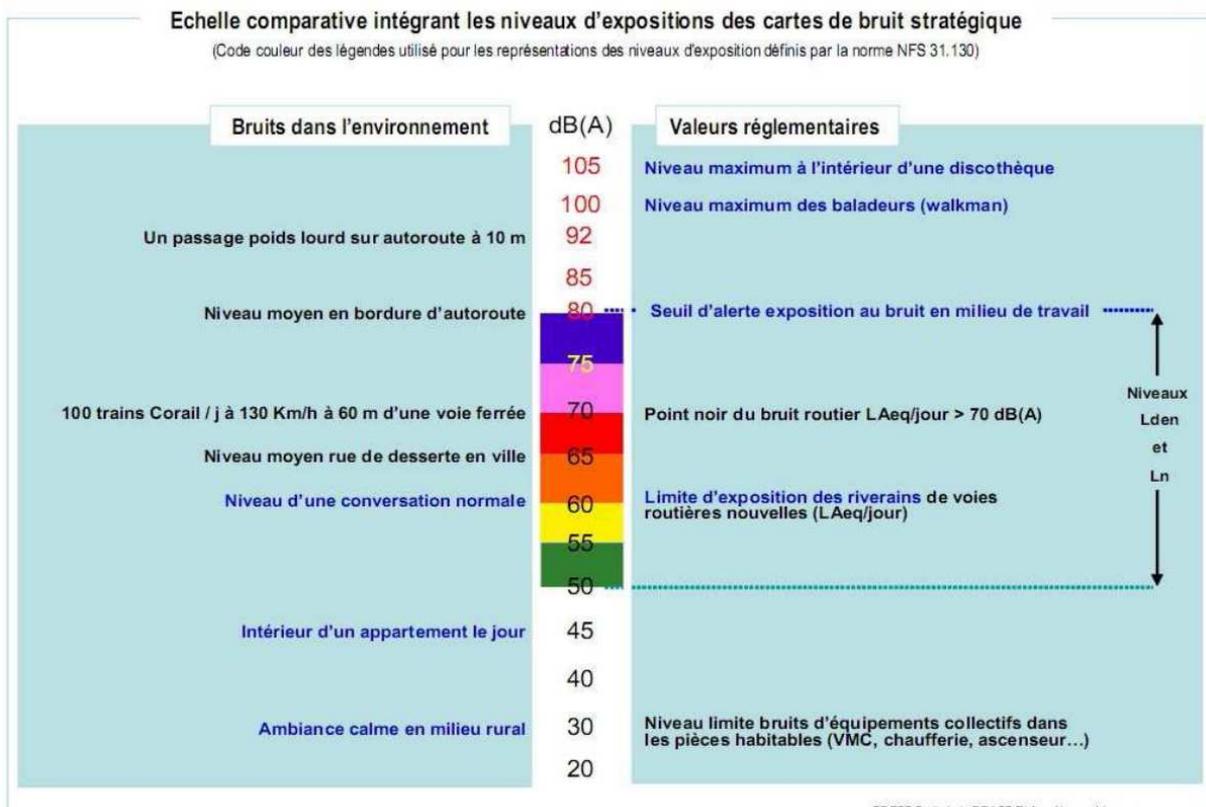
L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB).

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ).

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

Les niveaux de bruits ne s'additionnent pas arithmétiquement ...

Multiplier les énergies sonores (sources de bruits) par	C'est augmenter le niveau sonore de	C'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	Très légèrement on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB.
4	6 dB	Nettement on constate clairement une aggravation. ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB.
10	10 dB	De manière flagrante on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention.
100 000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter.



L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A)

4. Le diagnostic territorial

La directive européenne fixe la liste des sources de bruit à prendre en considération dans les agglomérations. Il s'agit des sources routières, ferroviaires, aériennes, ainsi que certaines activités industrielles, les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

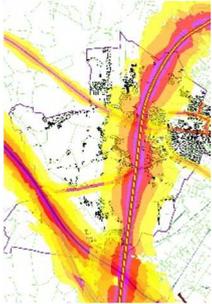
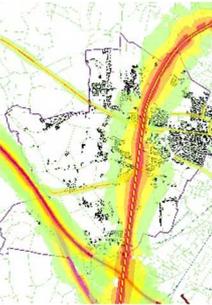
Il faut souligner que les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique qui a essentiellement pour objectif, d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préserver des zones de calme.

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles. Les secteurs subissant du bruit excessif pourront nécessiter un diagnostic complémentaire.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne L_{den} (pour les 24 heures) et L_n (pour la nuit), pour plus de détail se référer au chapitre 5 partie « Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français ».

Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Il existe cinq types de cartes stratégiques du bruit :

	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Lden- dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >75 70-75 65-70 60-65 55-60 	<p>Carte de type « a » indicateur Lden</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur Ln - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >70 65-70 60-65 55-60 50-55 	<p>Carte de type « a » indicateur Ln</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne) par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) .</p>
	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> 	<p>Carte de type « b »</p> <p>Cette carte représente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Lden>68 	<p>Carte de type « c » indicateur Lden</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> Ln>62 	<p>Carte de type « c » indicateur Ln</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).</p>

Toutes ces cartes, jointes en annexe, sont consultables sur le site Internet de la ville : www.charnay.com

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

Les sources d'origine routière :

- L'autoroute A6 écouant en moyenne 47 494 véhicules / jour,
- La route nationale 79 écouant en moyenne 15 285 véhicules / jour,
- La route départementale D579 écouant en moyenne 8 443 véhicules / jour,
- La route départementale D54 écouant en moyenne 7 536 véhicules / jour,
- La route départementale D17 écouant en moyenne 6 316 véhicules / jour,
- La rue Ambroise Paré écouant en moyenne 15 100 véhicules / jour,
- La rue de la Grange Saint Pierre écouant en moyenne 8 935 véhicules / jour,
- La rue de la Chapelle écouant en moyenne 8 935 véhicules / jour,
- La rue des petits Champs écouant en moyenne 9 800 véhicules / jour.

Les sources d'origine ferroviaire, induites par la Ligne Grande Vitesse (LGV) 752 000 écouant en moyenne plus de 80 trains / jour, n'engendrent pas de nuisances excessives sur le territoire communal.

Les sources d'origine aérienne (aérodrome Macon/Charnay) et industrielles (Installations Classées) n'engendrent également pas de nuisances excessives sur le territoire communal.

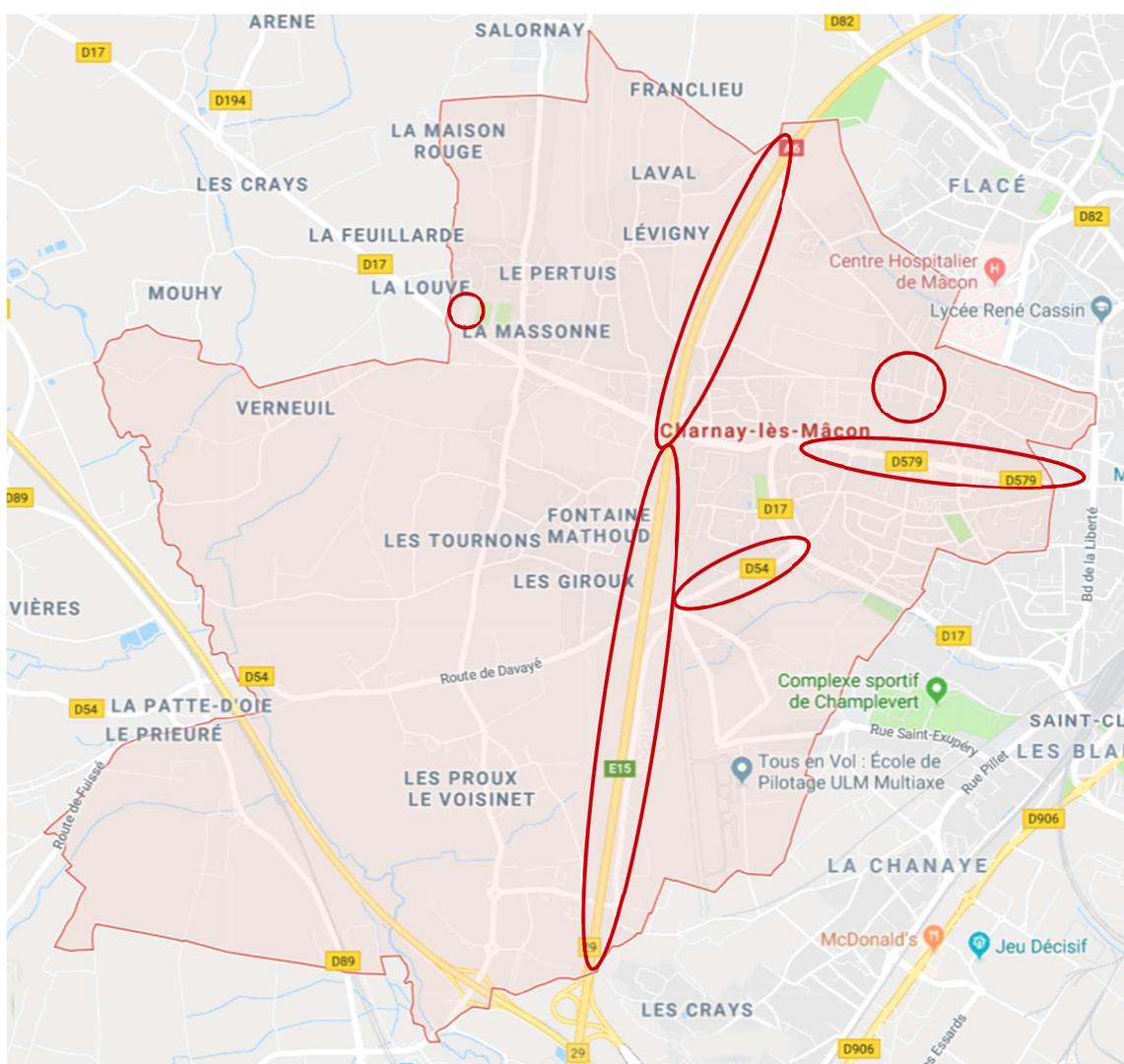
Source de Bruit		Jour, Soir		Nuit		Bâtiments sensibles (oui/non)
Type de voie	Nom de la voie	Seuil Lden (dB(A))	Nb de personnes impactées	Seuil Ln (dB(A))	Nb de personnes impactées	
Autoroute	A6	68	20 à 30	62	20 à 30	0
RN	79	68	0	62	0	0
Ferrée	LGV 752 000	73	0	65	0	0
Départementale	D17	68	0	62	0	0
Départementale	D54	68	0	62	0	0
Départementale	D579	68	0	62	0	0
Communale	rue Ambroise Paré	68	0	62	0	0
Communale	rue de la Grange Saint Pierre	68	0	62	0	0
Communale	rue de la Chapelle	68	0	62	0	0
Communale	rue des Petits Champs	68	0	62	0	0

Compte tenu du diagnostic réalisé sur l'ensemble du territoire communal, la commune de Charnay-Lès-Mâcon n'a pas identifié d'autres types de sources de bruit marquantes que celles prévues par la directive pour l'élaboration de son PPBE.

Les zones à enjeux identifiées par la commune

Les territoires sensibles au bruit ont été identifiés par la collectivité. Il s'agit en priorité des secteurs d'habitat.

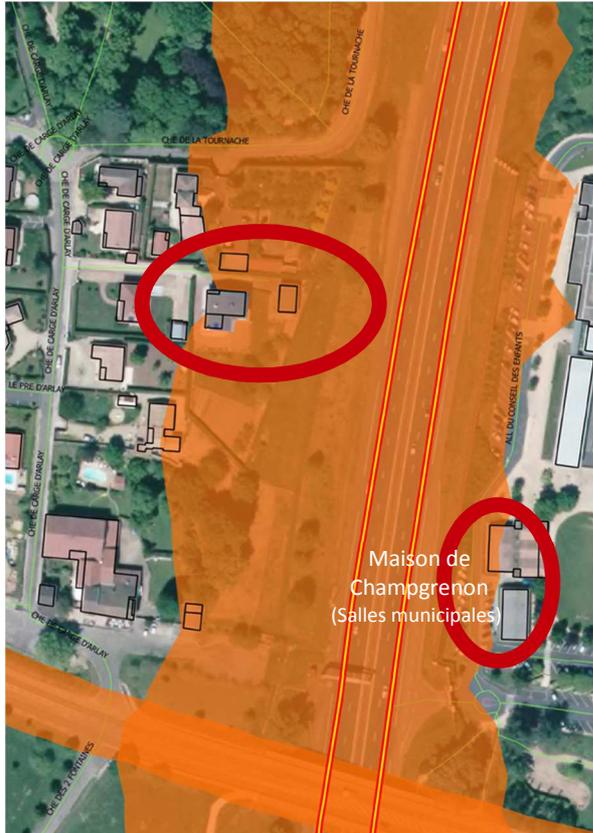
Pour déterminer les zones à enjeux, la collectivité s'est basée sur l'analyse des cartes de dépassement des valeurs limites.



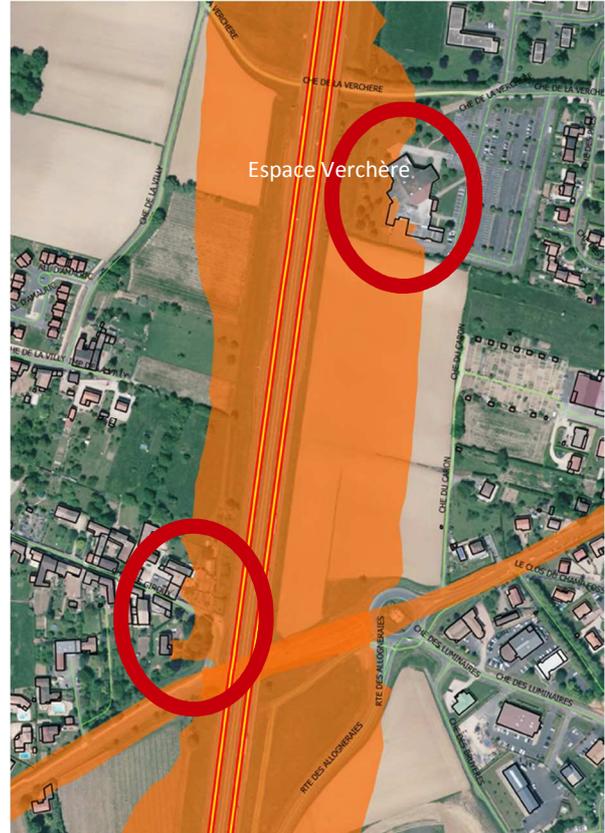
Localisation générales des zones à enjeux – Ville de Charnay-Lès-Mâcon – cartographie sans échelle

Les sources retenues ont été croisées avec la sensibilité des territoires directement sous leur influence, pour permettre l'identification des zones bruyantes. Les planches ci-après localisent ces secteurs (en rouge)

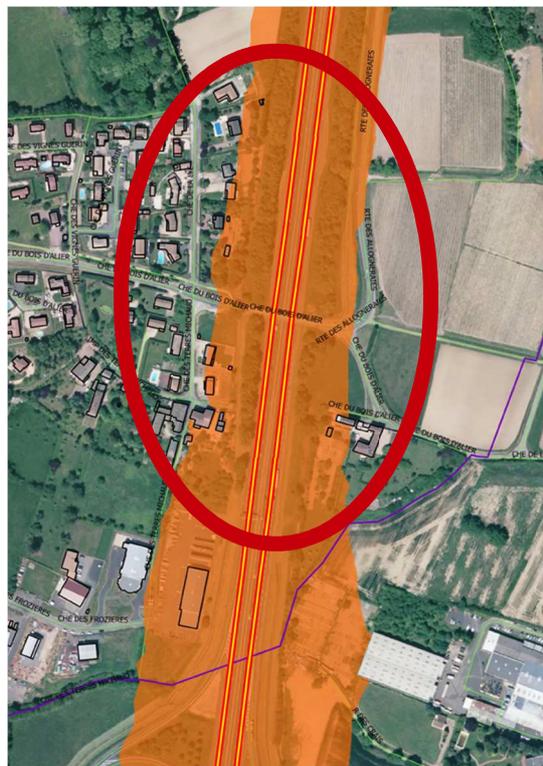
A6 – chemin de la Tournache et d'Arlay



A6 - Chemin Giroux



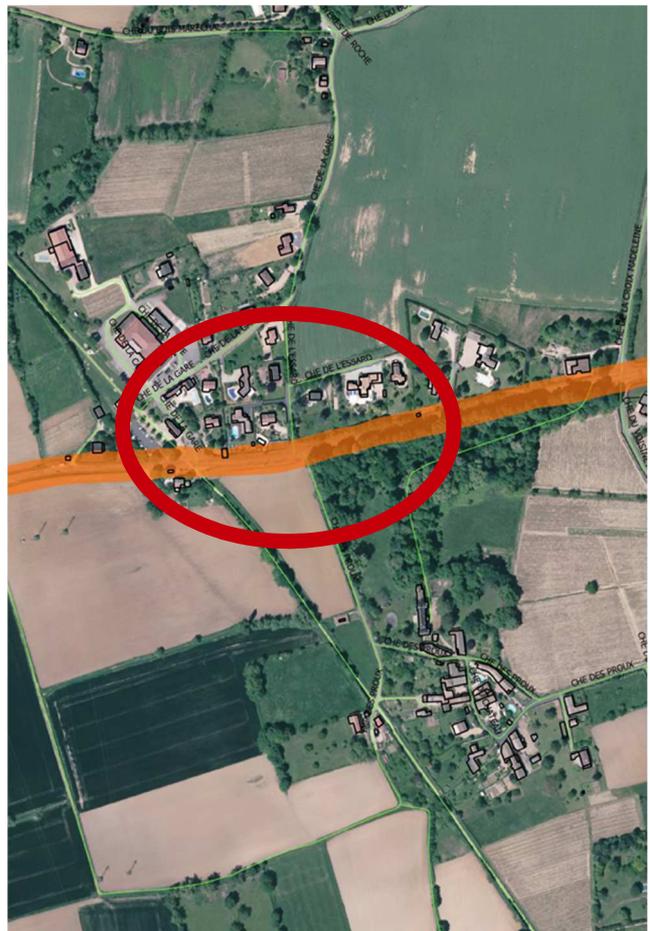
A6 – chemin du Bois d'Allier



D54 vers A6

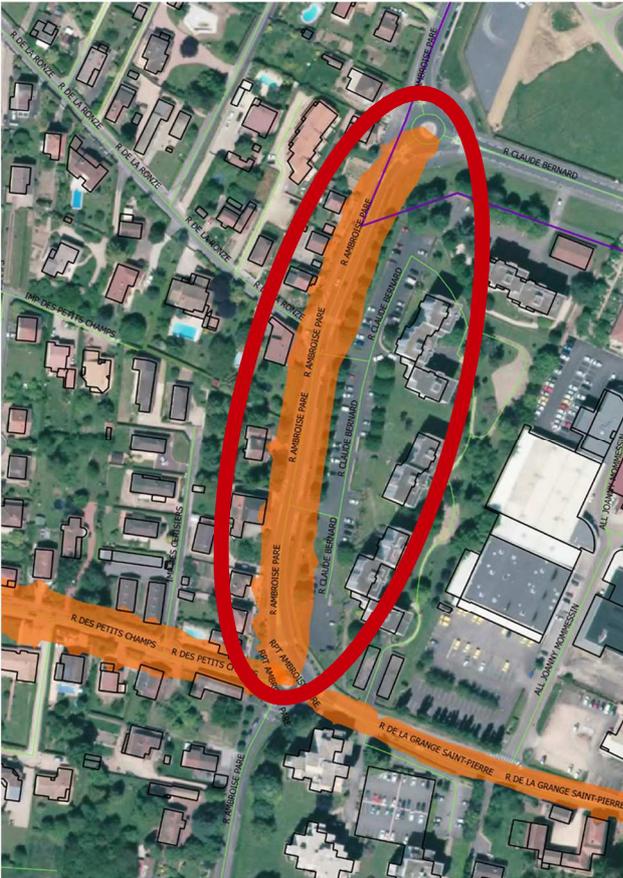


D54 – après l'ancienne gare SNCF

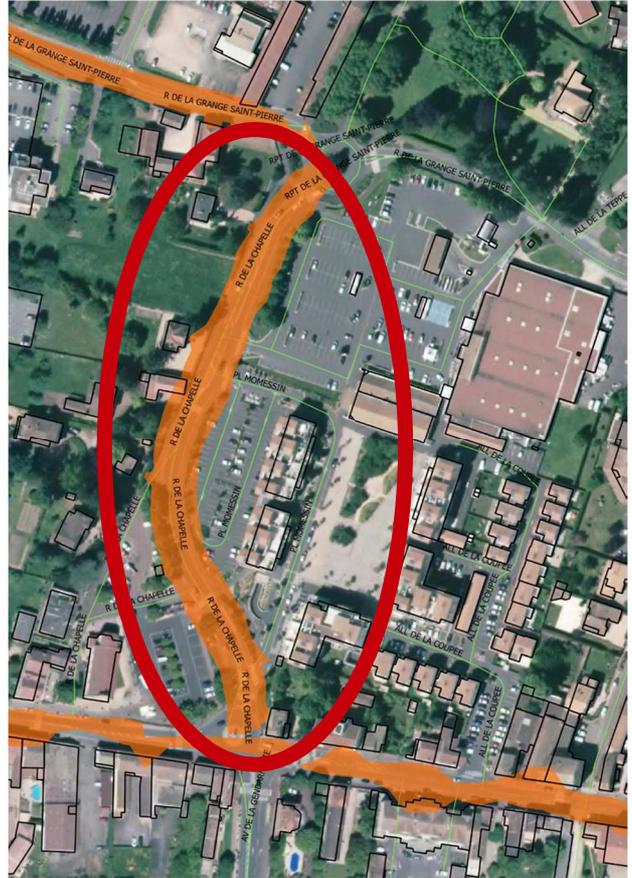


Voies communales

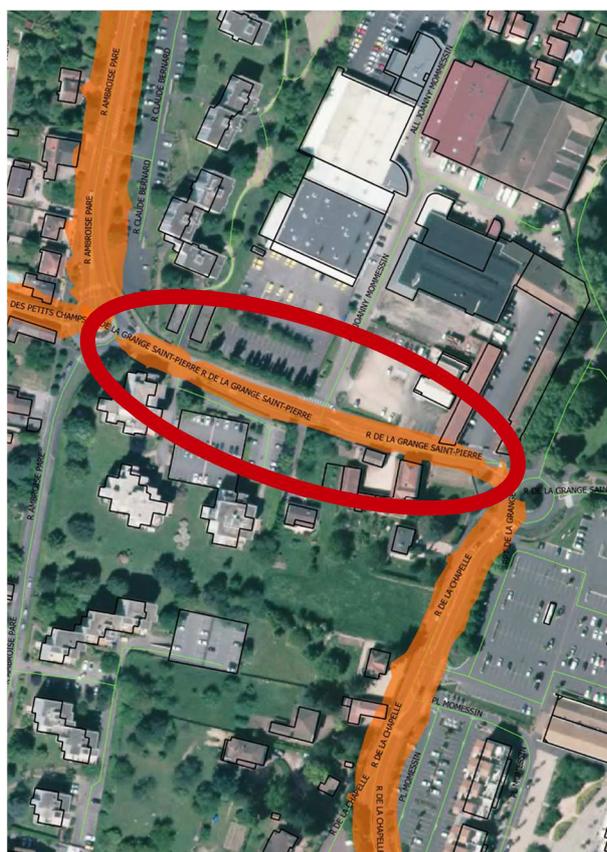
Rue Ambroise Paré



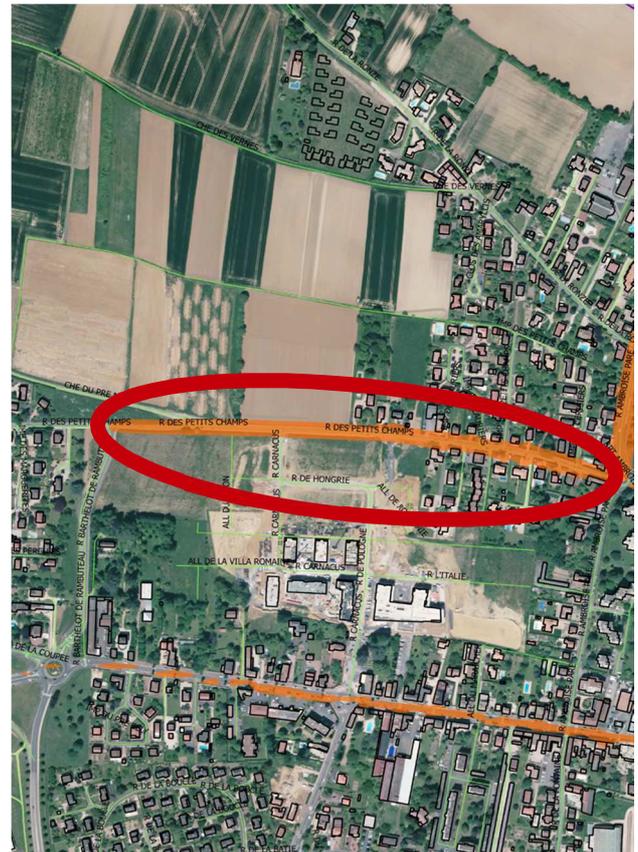
Rue de la Chapelle



Rue des petits champs



Rue de la Grande Saint Pierre



5. Les objectifs de réduction du bruit

Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français

La directive européenne impose aux états membres l'utilisation des indicateurs L_{den} et L_n pour évaluer l'exposition au bruit des populations, hiérarchiser les situations et identifier les zones d'exposition excessive. L'indicateur L_{den} se construit à partir de 3 périodes (la journée, la soirée et la nuit) :

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left(\frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_d}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right)$$

où L_d est le niveau sonore LAeq (6h-18h) dit de journée, dans le L_{den} il est pris tel quel
 L_e est le niveau sonore LAeq (18h-22h) dit de soirée, dans le L_{den} il est pondéré par 5dB
 L_n est le niveau sonore LAeq (22h-6h) dit de nuit, dans le L_{den} il est pondéré par 10dB

Dès lors qu'on passe à la phase de traitement, les objectifs se basent sur des indicateurs réglementaires français LAeqT (T correspond à une partie des 24 heures) et sur des seuils établis antérieurement à l'avènement de la directive européenne.

Des valeurs limites encadrées par la réglementation, mais des objectifs fixés par la collectivité

La directive européenne ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition française fixe les valeurs limites au-delà desquelles les niveaux d'exposition au bruit sont jugés excessifs et susceptibles d'être dangereux pour la santé humaine.

Valeurs limites en dB(A)				
L_{den}	55	68	73	71
L_n	-	62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements d'enseignement et de soins/santé.

Les textes français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente.

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique nationale de

résorption des points noirs du bruit. Un point noir du bruit est un bâtiment sensible au bruit qui subit une gêne dépassant les valeurs limites et qui répond aux conditions d'antériorité. Pour plus de détail, il est conseillé de se référer au PPBE approuvé par l'Etat le 5 février 2013 et téléchargeable à l'adresse suivante : <http://www.saone-et-loire.gouv.fr/le-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-a4361.html>

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

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique) :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie ferrée conventionnelle
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h)	65	-	-
LAeq(18h-22h)	65	-	-

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

Objectifs isolement acoustique DnT,A,tr en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
DnT,A,tr ≥	LAeq (6h-22h) - 40	lf (6h-22h) - 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et DnT,A,tr ≥	LAeq (6h-18h) - 40	lf (22h-6h) - 35	
et DnT,A,tr ≥	LAeq (18h-22h) - 40	-	
et DnT,A,tr ≥	LAeq (22h-6h) - 35	-	
et DnT,A,tr ≥	30	30	

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure,

2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables,

3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables,

4° mise en service de l'infrastructure,

5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;

- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

6. Les zones de calme

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

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

Du point de vue quantitatif, les cartes de bruit permettent d'identifier les secteurs exposés au-delà de 55dB(A) en Lden.

Du point de vue qualitatif, des critères comme l'usage des lieux (repos, détente, activités sportives, équipement, ...), leur perception (ce que l'on voit, ce que l'on ressent, ...), leur valeur paysagère et naturelle (végétalisation, ...), la qualité des sons présents (rythme, distinction, ...)

et des critères plus divers comme leur domanialité (public ou privé), leur proximité, leur accessibilité, leur propreté ou encore leur sécurité peuvent être pris en considération par l'autorité compétente.

La commune de Charnay-Lès-Mâcon propose d'identifier les secteurs suivants comme des « secteur d'ambiance sonore de qualité » :

- la place du Souvenir et de la Paix (1),
- le domaine de Champgrenon (2),
- le jardin de la Cure et la place du Bourg (3),
- le cimetière (4),
- la voie verte (5).



Localisation des secteurs d'ambiance sonore de qualité – Ville de Charnay-Lès-Mâcon – cartographie sans échelle

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 sonores 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 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.

7. Les mesures réalisées depuis 10 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.

Aménagements de voiries réalisés depuis le 01/01/2008 jusqu'au 31/07/2018

- Réaménagement, en 2009, de la rue de la Résistance et de la rue du 8 mai 1945 (avec création voie cyclables) ;
- création d'un giratoire à l'intersection des rues Ambroise Paré et Claude Bernard (en partenariat avec la ville de Mâcon) mis en service en 2011 ;
- création d'un giratoire sur la RD 17 (rond-Point dénommé « La Bâtie – Brakenheim ») mis en service en 2011 ;
- création, de la rue Barthelot de Rambuteau (accompagnée d'un espace partagé pour cheminements doux) mise en service à l'automne 2012 ;
- création d'un giratoire à l'intersection de la rue Ambroise Paré et de la rue Bichat (en partenariat avec la ville de Mâcon) mis en service en 2016.

Aménagements de cheminements doux réalisés depuis le 01/01/2008 jusqu'au 31/07/2018

- Création de voies cyclables le long des rues de la Résistance et du 8 mai 1945 lors de leur réaménagement en 2009 ;
- création, en 2012, d'un cheminement doux le long de l'avenue de la Gendarmerie ;
- création, en 2013, d'un cheminement doux le long de la route de Bioux (RD 17) ;
- aménagement, en 2015, d'un cheminement piétonnier le long de la rue de la Ronze ;
- aménagement, en 2015, d'une voie cyclable le long de la rue des Petits Champs.

Réglementation de la circulation mise en œuvre depuis le 01/01/2008

- 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 ;
- 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 ;
- 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).

Mesures pédagogiques et préventives mises en œuvre depuis le 01/01/2008

- Mise en place depuis 2008 d'une campagne de mesure de vitesse et de radar pédagogique flottant (selon constat de vitesse excessive, dangerosité signalée des lieux ou intérêt dans le cadre d'un projet routier) ;
- installation en 2017 d'un radar pédagogique fixe Grande rue de la coupée (mesure d'accompagnement de l'abaissement de la vitesse de circulation).

Mesures inscrites au Plan Local d'Urbanisme depuis le 13 décembre 2010

- Inscription d'emplacements réservés pour la création d'ouvrages de protection phoniques le long de l'autoroute A6 ;
- Inscription d'emplacements réservés pour l'aménagement de voiries nouvelles ;
- Inscription d'emplacements réservés pour la création de cheminements doux ;
- Annexion des arrêtés préfectoraux relatifs au bruit (et mises à jour dès que nécessaire de ces annexes) ;
- Définition de nouvelles orientation d'aménagement et de programmation sur le secteur Petits-Champs – La Ronze – Malcus intégrant notamment de nombreux cheminements doux et espaces verts, une desserte future par les transports en commun, des cœurs d'îlots à l'ambiance sonore qualitative...

Pour plus de précisions se référer au Plan Local d'Urbanisme en vigueur consultable en mairie (aux horaires d'ouverture du pôle de Développement d'Aménagement et d'Urbanisme) et en ligne à l'adresse suivante : <http://www.charnay.com/cadre-de-vie/urbanisme-habitat/plu/>

8. Les mesures réalisées depuis 10 ans par les autres maîtres d'ouvrages

Parallèlement aux actions prises sur l'initiative de la collectivité, certains maîtres d'ouvrages ont mis en œuvre des actions susceptibles d'améliorer l'exposition au bruit des citoyens.

Sur le réseau ferré (Réseau Ferré de France) :

- renouvellement des rails ;
- renouvellement d'aiguillages ;
- meulage des voies.

Sur les routes départementales (Conseil Départemental de Saône-et-Loire) :

- protection des riverains installés en bordure de voies nouvelles ;
- application des mesures du classement sonore des voies pour les personnes qui s'installent en bordure de voies existantes ;
- entretien du réseau ;
- réalisation de couche de roulement de type enrobé sur la route départementale n°17 sur la commune de Charnay-Lès-Mâcon de 309 m du PR 3+956 au PR 4+265 en 2017.

9. 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.

Quelques exemples de mesures qui seront mises en œuvre par la ville de Charnay-Lès-Mâcon :

- abaissement de la vitesse de 70 à 50 kms heures sur la route des Allogneraies ;
- abaissement de la vitesse de 70 à 50 kms heures sur la RD 17 depuis le rond-point de la Massonne (route dite de Cluny, rue du vieux temple et route de Bioux) jusque à la limite communale avec Mâcon en passant par les ronds-points de la Bâtie-Brakenheim et Phlorus ;
- *abaissement de la vitesse de 70 à 50 kms heures sur la RD 54 dès l'entrée en agglomération ;*
- définition et mise en œuvre pluriannuelle d'un plan des déplacements doux ;
- réaménagement des places Mommessin et Abbé Ferret ;
- aménagement d'une voie de desserte primaire reliant la rue Berthelot de Rambuteau à la rue Bichat accompagnée de cheminement doux, de noues, espaces verts et plantations ;

- aménagements du domaine de Champgrenon ;
- report des éventuelles révisions du classement sonore des voies dans Plan Local d'Urbanisme ;
- mention spéciale 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

Préalablement à la définition de mesures à mettre en œuvre directement par la commune pour les années à venir, la municipalité a consulté les gestionnaires des sources de bruit présentant un enjeu sur le territoire communal pour connaître leurs propositions.

Ainsi, le PPBE de l'Etat et celui du Conseil Départemental 71 ont été étudiés.

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

Réseau Ferré de France

- renouvellement des rails ;
- renouvellement des voies ballast ;
- renouvellement d'aiguillages.

(Pour plus d'informations, consultez le PPBE de l'Etat en Saône et Loire : http://www.saone-et-loire.gouv.fr/IMG/pdf/PPBE_2eme_echeance_2015-2.pdf)

Conseil Départemental de Saône-et-Loire

- réfection des chaussées avec un revêtement de type « enrobés à chaud » ;
- réflexion destinée à limiter la présence de poids lourds en transit sur certains itinéraires où un report sur une voie moins sensible est possible ;
- arrêté en cours pour interdire la circulation des PL entre le Sud de Mâcon et la limite avec le département du Rhône ;
- télétravail pour les agents du Conseil Départemental de Saône-et-Loire ;
- développer les modes de déplacement « doux » ;
- favoriser le covoiturage - Expérimenter la mobilité durable (véhicules électriques...).

Une réfection en enrobé de la RD 17 sur un linéaire de 1306 m du PR 2+650 au PR 3+956 est programmée pour 2019-2020 et fera la jonction avec les travaux mis en œuvre en 2017.

Pour plus d'informations, consultez le PPBE du Conseil Départemental : http://www.saoneetloire71.fr/fileadmin/user_upload/Pdf/Se_Deplacer/routes/voierie/PPBE_CD_71_v6.pdf.

État

En 2019 sera terminée la pose (en cours) d'écrans de protection acoustique long de la RN 79. Seuls quelques dizaines de mètres sur la commune de Charnay-Lès-Mâcon permettent de protéger des habitations sises route de Davayé (croisement RD54).

Pour plus d'informations, consultez le PPBE de l'État : <http://www.saone-et-loire.gouv.fr/le-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-a4361.html>.

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

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.

De telles actions sont par ailleurs délicates à mener, car elles nécessitent un travail d'écoute des protagonistes, d'objectivation de la gêne et la recherche d'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.

12. Les financements

Les actions sont financées par leurs commanditaires.

Pour les actions concernant les réseaux autoroutiers, routiers ou ferroviaires nationaux, il convient de se référer au chapitre correspondant du PPBE de l'Etat.

Les actions concernant le réseau routier départemental sont financées par le Conseil Départemental avec les éventuelles règles de cofinancement en usage.

Les actions relevant de la commune sont financées directement par la commune de Charnay-Lès-Mâcon

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, la sensibilisation ou encore la communication), 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.

13. La justification des mesures

Les mesures proposées par la commune tiennent compte des leviers dont elle dispose et des moyens humains et financiers qu'elle possède. Leur justification se base notamment sur les éléments fournis par le guide PPBE produit par l'ADEME et téléchargeable à l'adresse : http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_ademe_ppbe.pdf

14. L'impact des mesures

Les mesures proposées par la commune relevant des champs de compétence planification et urbanisme ou sensibilisation et communication, il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en terme de personnes protégées.

Il en va de même de certains projets d'aménagement tel ceux des places Mommessin et Abbé Ferret, et du domaine de Champgrenon dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en terme d'amélioration de l'ambiance sonore.

15. La consultation du public

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public du 29 mars au 29 mai 2019 inclus. Les citoyens ont eu la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la commune www.charnay.com ou directement en mairie et de consigner leurs remarques sur un registre papier prévu à cet effet.

Un avis faisant connaître les dates et conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (Journal de Saône-et-Loire du 14 mars 2019) et sur le site internet de la ville.

Le registre de 20 pages numérotées et paraphées, ouvert le vendredi 29 mars 2019 à 10H30 et clos le 29 mai à 17H01 comporte 12 observations manuscrites, 1 courrier adressé au maire dans le cadre de la consultation, la copie d'un courrier envoyé au directeur de la DREAL Bourgogne Franche-Comté.

Certaines observations n'entrent pas dans le champ d'application du présent PPBE dont :

- 7 observations relatives aux nuisances ressenties lors de concerts organisés par la salle d'escalade Edenwall au n°39 allée Joanny Mommessin et liées au ronronnement de leur VMC,
- 4 observations manuscrites, un courrier adressé au maire dans le cadre de la consultation publique ainsi que la copie d'un courrier adressé au directeur de la Direction Régionale de Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) portant sur les nuisances liées au doublement de la RCEA entre Charnay-Lès-Mâcon et Prissé.
- La dernière observation consignée dans le registre de consultation publique demande à ce que la vitesse soit abaissée à 50 km/h route de Bioux (avec contrôles routiers), et que des « ralentisseurs » soient aménagés sur cette rue à l'intersection de la rue de la Fontaine.

Afin de réduire l'impact sonore de la circulation il est proposé de généraliser une limitation de vitesse à 50 km/h dès l'entrée en agglomération et donc notamment d'étendre cette mesure sur la route de Bioux et la rue du vieux temple actuellement limitées à 70 kms. Cette mesure est ajoutée au présent PPBE, suite à cela et à l'étude de ses effets, il pourra être étudié d'éventuels aménagements routiers sur la route de Bioux avec le Conseil Départemental dont elle dépend.