



# COMMUNE DE DEVECEY

Juin 2013

## PPBE POUR DEVECEY – AGGLOMERATION DE BESANÇON

# SOMMAIRE

<b>1. CONTEXTE .....</b>	<b>2</b>
<b>2. LE TERRITOIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>3. RAPPORT DE PRESENTATION – DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE .....</b>	<b>5</b>
3.1 RAPPEL DE LA DEMARCHE .....	5
3.2 VISUALISATION DE LA SITUATION SONORE GLOBALE DU TERRITOIRE .....	7
3.3 SYNTHÈSE DES RESULTATS .....	8
3.4 ZONES CALMES .....	9
3.5 IDENTIFICATION DES ZONES BRUYANTES .....	9
<b>4. OBJECTIFS DE REDUCTION DE BRUIT .....</b>	<b>10</b>
<b>5. MESURES DE REDUCTION DU BRUIT .....</b>	<b>10</b>
5.1 CHAMP DE COMPETENCE .....	10
5.2 MESURES PRISES DEPUIS 10 ANS ET PROPOSEES POUR LES 5 ANS A VENIR .....	10
<b>6. FINANCEMENT ET ECHEANCES PREVUES .....</b>	<b>11</b>
<b>7. ANALYSE COUTS/AVANTAGES .....</b>	<b>11</b>
<b>8. RESUME DE LA DEMARCHE RETENUE .....</b>	<b>11</b>
<b>9. REMARQUES FORMULÉES PAR LE PUBLIC .....</b>	<b>12</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>13</b>

## 1. CONTEXTE

---

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, transposée en droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement, le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et deux arrêtés des 3 et 4 avril 2006, et précisée par la circulaire ministérielle du 7 juin 2007, spécifie pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures des transports (grands axes routiers et ferroviaires, grands aérodromes) la **réalisation de cartes de bruit stratégiques** et l'adoption de **plans d'actions** (dénommés dans la transposition française « Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement »).

Le présent document présente le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur le territoire de la commune de Devecey, Agglomération INSEE du Grand Besançon.

La réalisation du **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement** s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes stratégiques du bruit dans l'environnement sur ce même territoire.

**L'objectif du plan est la prévention des effets du bruit, leur réduction si nécessaire et la protection des zones calmes. Le plan recense les mesures réalisées dans les 10 dernières années et celles proposées pour les 5 ans à venir, propositions issues du diagnostic de la cartographie sonore.**

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement s'appuie sur les éléments de diagnostic découlant de la cartographie stratégique du bruit dans l'environnement, intégrant les informations locales relatives au bruit disponibles sur l'agglomération (doléances, mesures de bruit), en concertation avec les gestionnaires d'infrastructures. Il est réalisé en cohérence avec les documents d'orientations stratégiques existants sur le territoire (PDU, SCOT...).

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé a minima tous les cinq ans.

La vocation du présent plan de prévention du bruit est d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables.

Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs suivants :

- Prendre en compte le bruit au niveau de la planification urbaine.
- Agir sur les déplacements pour réduire les nuisances sonores.
- Agir sur l'aménagement pour réduire l'impact des infrastructures.
- Communiquer, sensibiliser les acteurs et le public, concerter avec les acteurs.
- Réaliser des études complémentaires, et un suivi de l'environnement sonore.
- Mener une politique de préservation de l'environnement sonore en agissant sur les autres sources de bruit.
- Aménager et protéger des zones calmes

## 2. LE TERRITOIRE

---

Le territoire étudié représente une superficie d'environ 370 ha pour une population d'environ 1 400 personnes (chiffre INSEE 2009).

Au niveau des sources de bruit, le territoire comporte :

- Un réseau routier comprenant des voies bruyantes classées au sens de l'arrêté du 30 mai 1996 du classement sonore des infrastructures de transport terrestres : RN57 classée en catégorie 2, RD108 partiellement classée en catégorie 4, et RD14 classée en catégorie 4 puis 3 (hors agglomération) (classement sonore disponible en ligne [http://www.doubs.equipement.gouv.fr/IMG/jpg/devecey\\_cle2ebe71-1.jpg](http://www.doubs.equipement.gouv.fr/IMG/jpg/devecey_cle2ebe71-1.jpg))
- Des activités industrielles classées ICPE-A, au nombre de 4

**Plan de la commune :**





### 3. RAPPORT DE PRESENTATION – DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE

#### 3.1 RAPPEL DE LA DEMARCHE

##### 3.1.1 LES INDICATEURS

Les indicateurs utilisés sont les **indicateurs européens  $L_{den}$  et  $L_n$**  qui caractérisent les niveaux sonores à 2 mètres de la façade d'un bâtiment « sans tenir compte de la dernière réflexion du son sur la façade du bâtiment concerné ».

Ce sont des indicateurs de type LAeq, niveau sonore énergétique pondéré sur une période donnée, qui correspondent à une dose de bruit reçue et sont donc bien adaptés à la nuisance autoroutière continue.

L'indicateur  $L_{den}$  intègre les résultats d'exposition sur les 3 périodes : jour (6h-18h), soirée (18h-22h) et nuit (22h-6h) en les pondérant au prorata de leur durée et en incluant une pénalité de 5 dB(A) pour la soirée et 10 dB(A) pour la nuit, selon la formule suivante :

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

L'indicateur  $L_n$  correspond à l'indicateur LAeq(22h-6h) de la réglementation française aux 3 dB près de la réflexion de façade.

##### 3.1.2 LES DOCUMENTS PRODUITS DANS LE CADRE DE LA CARTOGRAPHIE STRATEGIQUE

Les documents graphiques demandés (art. 3-II-1° du décret) sont les suivants :

1. Des cartes représentant, pour l'année d'élaboration, les **zones exposées à plus de 55 dB(A) en  $L_{den}$  et les zones exposées à plus de 50 dB(A) en  $L_n$** . Ces cartes seront dans la suite dénommées "cartes d'exposition" ou "cartes de type a" (par référence à l'alinéa du décret qui définit ces cartes). Elles représentent les courbes isophones de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) en  $L_{den}$  et de 50 dB(A) en  $L_n$  (art. 4-I de l'arrêté) pour chacun des 4 types de sources de bruit retenues par la réglementation : routière, ferroviaire, aéroport, industrielle.
2. Des cartes représentant, pour chacun des deux indicateurs, **les zones où les valeurs limites sont dépassées**. Ces cartes seront dans la suite dénommées "cartes de dépassement des valeurs limites" ou "cartes de type c". Ces valeurs limites sont (art. 7 de l'arrêté) données dans le tableau suivant selon la source de bruit :

Source	$L_{den}$	$L_n$
routière	68	62
ferroviaire	73	65
aéroport	55	/
industrielle (ICPE)	71	60

Les cartes sont issues d'**évaluations sonores actuelles** et répondent aux nouvelles exigences réglementaires pour les aires urbaines. **Ce ne sont pas des documents opposables.**

Ce sont des documents stratégiques à l'échelle de grands territoires qui visent à donner une représentation de l'exposition au bruit des populations, vis à vis de 4 types de sources : transports routier, ferroviaire et aérien et des principaux sites industriels.

Les autres sources de bruit, à caractère plus ou moins fluctuant, événementiel... ne sont pas intégrées à cette étude, même si localement telle activité commerciale, artisanale ou de loisirs peut induire une gêne sonore chez les riverains.

Le niveau de précision est adapté à un usage d'aide à la décision car il permet d'avoir une vue d'ensemble cohérente sur un territoire, mais il ne permet pas le traitement des plaintes ou le dimensionnement de solutions compensatoires.

Le territoire communal a fait l'objet d'éditions au format A3 (échelle 1/10000) pour **chaque indicateur et chaque type de source.**

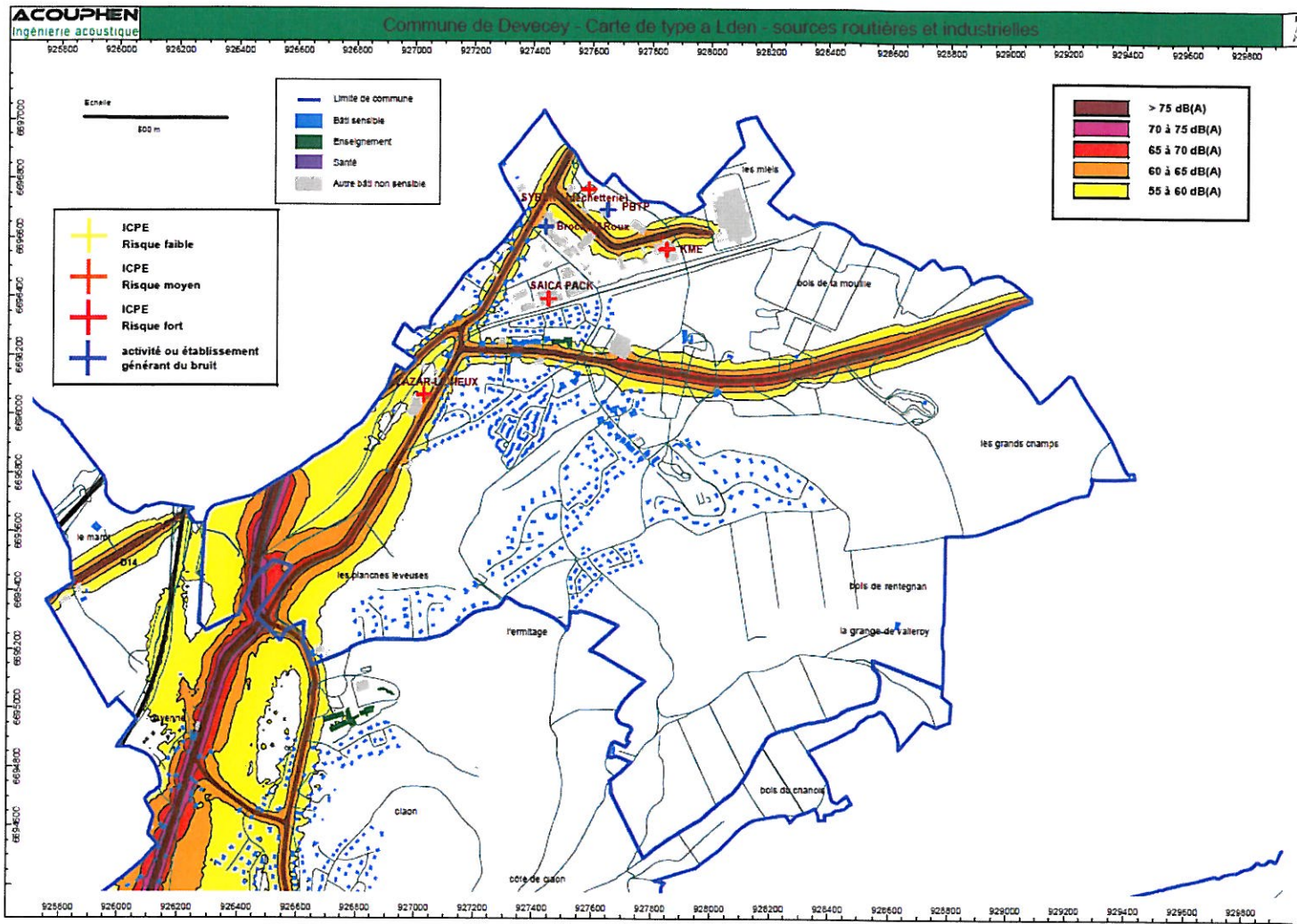
Par ailleurs des **tableaux** fournissent (art. 3-II-2° du décret, art. 4-IV de l'arrêté) par type de source :

- une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés d'une part à plus de 55 dB(A) en Lden, d'autre part à plus de 50 dB(A) en Ln. Ces estimations sont établies par tranches de 5 dB(A) :
  - pour l'indicateur Lden : [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; 75[, [75 ; ...
  - pour l'indicateur Ln : [50 ; 55[, [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; ...
- en affectant à chaque bâtiment le niveau de bruit évalué en façade la plus exposée (art. 5-I de l'arrêté). Le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitations est arrondi à la centaine près.
- une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, selon les mêmes modalités.

**Ces cartes et tableaux sont disponibles sur Internet avec un rapport de présentation ([www.devecey.fr](http://www.devecey.fr), rubrique vie municipale – environnement – le bruit – cartes de bruit) et jointes en annexes n° 1, n° 2, n° 3, n° 4, n° 5.**

### 3.2 VISUALISATION DE LA SITUATION SONORE GLOBALE DU TERRITOIRE

La carte suivante permet de visualiser l'impact sonore des principales infrastructures de transport selon l'indicateur européen Lden qui prend en compte la gêne en soirée et la nuit et de localiser les sources de bruit liées aux activités.





### 3.3 SYNTHÈSE DES RESULTATS

Les sources de bruit impactantes sur le territoire d'étude sont la N57 et la D108.

La RN57 ne concerne pas directement d'habitations sur la commune et n'engendre pas de dépassement de seuils.

La D108 en traversée est certes circulée mais la baisse de la vitesse induite par la traversée d'agglomération permet de limiter les niveaux sonores dans des limites acceptables.

La ligne LGV peut avoir un impact **très variable d'un jour sur l'autre** en fonction des conditions météorologiques, mais dans des niveaux sonores en dessous des limites de la cartographie.

Les sources liées aux activités (classées ICPE ou non) créent des nuisances localisées et très variables selon les jours vis à vis de l'habitat proche, qui ne sont pas du ressort de cette étude.

La population est donc soumise principalement à des nuisances sonores d'origine routière pour les bordures immédiates des RD108 et RD14, sans que les niveaux d'exposition sonore soient excessifs. Pour preuve, le territoire est exposé à moins de 55 dB(A) en Lden à 80 % en surface et à 88% vis à vis des populations.

Il n'y a pas de dépassements de seuils sur la commune.

Les tableaux ci-dessous récapitulent les résultats obtenus du point de vue de l'exposition des populations.

Lden	Population exposée au bruit routier		Population exposée au bruit ferroviaire	
	Nombre	%	Nombre	%
<55	1236	88	1399	100
[55;60[	103	7	0	0
[60;65[	60	4	0	0
[65;70[	0	0	0	0
[70;75[	0	0	0	0
>=75	0	0	0	0
Total	1399	100	1399	100

Ln	Population exposée au bruit routier		Population exposée au bruit ferroviaire	
	Nombre	%	Nombre	%
<50	1359	97	1399	100
[50;55[	40	3	0	0
[55;60[	0	0	0	0
[60;65[	0	0	0	0
[65;70[	0	0	0	0
>=70	0	0	0	0
Total	1399	100	1399	100

Voir en annexes n° 6, n° 7, n° 8, n° 9, n° 10 les résultats détaillés des mesures de bruit sur la commune de Devecey.

### 3.4 ZONES CALMES

**La plus grande partie du territoire, plus de 80%, est relativement peu soumise au bruit avec un niveau sonore Lden inférieur à 55 dB(A).**

Les **zones calmes** peuvent concerner a priori les zones blanches sur les cartes Lden.

Une zone calme est un « *espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit dans lequel on souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues* », définie dans l'article L 572.6 du code de l'Environnement. Pour la première fois, la notion de zone calme introduite dans la loi encourage le traitement du problème selon un angle nouveau : maintien d'une faible exposition au bruit, et non plus seulement traitement des zones les plus exposées.

Outre la **faible exposition sonore**, les caractéristiques suivantes non sonores peuvent être retenues : lien fort avec la nature, ambiance particulière, accessibilité et aménagement, usages (fréquentation, activités, propreté, sécurité)...

Il s'agit souvent d'espaces de loisir avec éventuellement la présence de jeux d'enfants, parcours de santé, aire de pique nique, accès modes doux, plan d'eau...

### 3.5 IDENTIFICATION DES ZONES BRUYANTES

L'étude cartographique a montré qu'il n'y avait pas de zones de dépassements de seuils sur la commune.

#### 4. OBJECTIFS DE REDUCTION DE BRUIT

---

Les objectifs acoustiques de résorption sont les suivants pour les infrastructures de transport en dépassement des seuils.

Objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores en dB(A) après actions de réduction du bruit à la source			
Indicateurs de bruit	Route	Fer	Cumul route + fer
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h)	65	/	/
LAeq(18-22h)	65	/	/

Ce volet réglementaire n'a pas d'objet sur la commune de Devecey.

#### 5. MESURES DE REDUCTION DU BRUIT

---

##### 5.1 CHAMP DE COMPETENCE

Les actions de la compétence des communes et des communautés de communes concernent :

- la planification, l'urbanisme et l'aménagement (PLU, SCOT)
- l'aménagement et la requalification de voirie,
- la sensibilisation du public, l'éducation et la communication,
- la réalisation d'études spécifiques et le suivi acoustique de l'environnement sonore,
- la délimitation de zones calmes
- le soutien à des programme de lutte contre le bruit dans le cadre de cofinancement par exemple.

En outre, des actions de lutte contre le bruit, hors champ direct du PPBE, peuvent être valorisées dans le cadre de la construction, entretien et exploitation du patrimoine communal.

Notons que le maire dispose de compétences en matière de lutte contre les nuisances sonores en particulier grâce à la réglementation Bruit de voisinage pour traiter les problèmes de plaintes envers des personnes ou des activités non classées au titre de l'Environnement.

Ses actions sont délicates car elles nécessitent un travail d'écoute, d'objectivation de la nuisance et une recherche d'équilibre entre l'acceptation des bruits incontournables de la vie sociale et économique et le désir légitime de calme de la population. D'où l'importance d'actions préventives pour mieux gérer le vivre ensemble.

##### 5.2 MESURES PRISES DEPUIS 10 ANS ET PROPOSEES POUR LES 5 ANS A VENIR

Réduction de la vitesse à 30 km/h sur la RD 14 au niveau des bâtiments collectifs et sur la rue du village.

## **6. FINANCEMENT ET ECHEANCES PREVUES**

---

Néant

## **7. ANALYSE COUTS/AVANTAGES**

---

En matière de sources routières, les solutions du type aménagement de voirie, voire changement des revêtements de chaussées offrent des gains relativement partiels, mais constituent une action très positive participant toutefois à l'amélioration visuelle et sonore des traversées d'agglomérations.

Les coûts sont très variables selon les aménagements envisagés et il n'est pas possible de les estimer à ce stade. La pose d'un enrobé acoustique peut se faire à l'occasion d'un renouvellement de chaussée.

## **8. RESUME DE LA DEMARCHE RETENUE**

---

Les résultats acoustiques issus des modélisations en 3D réalisées dans le cadre des cartographies sonores européennes sur la base des données précises de sol, de bâti et de trafics a permis de valider la non existence de Points Noirs du Bruit sur la commune.

Les actions de la compétence de la commune ont été recherchées sur la base du constat réalisé.

Les principales actions sont de type :

- Médiation avec les gestionnaires des infrastructures et les industriels,
- Aménagement de voirie dans les traversées d'agglomération,
- Information et prise en compte des nuisances sonores des grandes infrastructures dans les PLU.



## 9. REMARQUES FORMULÉES PAR LE PUBLIC

cd ce jour, nous pourrions vous faire part de notre inquiétude pour notre santé car nous vivons de plus en plus dans une zone très bruyante étant donné la proximité des rues très fréquentées, de jour comme de nuit, autre source, l'école, la maternelle, arrivés des cars, des bus, des camions de livraison des super et notamment les frigorifiques qui défilent dès 7h du matin - restoration de moteurs tournant Station - services. On peut ajouter les deux roues, motos dépourvues de silencieux, autant de liberté de la part de ceux-ci de plus en plus, nous subissons les ardeurs des jeunes gens - qui viennent faire la fête avec la ballon pendant les vacances c'est le matin à midi et l'après midi jusqu'au soir - et vocifères au maximum la vitesse excessive pour beaucoup d'automobiliste résident ou non, si les décibels d'après nos mesures - ne sont pas dépassés - c'est quel qu'il soit de avoir un dysfonctionnement dans vos appareils qui alors n'étaient pas placés aux bons endroits nous demandons donc que des solutions stupides sont prises, car nous ne pouvons plus vivre dans une telle tourmente -  
merci

# ANNEXES

---