



Millau Grands Causses
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures de la Communauté de Communes Millau Grands Causses

PPBE

4^{ème} échéance 2024–2029



SOMMAIRE

RESUME NON TECHNIQUE	p 3
I) CONTEXTE	
I. 1 La réglementation européenne	p 4
I. 2 L'application de la directive-cadre européenne en droit français	p 4
I. 3 La mise en œuvre de la directive	p 5
I. 4 La définition du PPBE	p 5
II) DEFINITIONS et EFFETS DU BRUIT	
II. 1 La définition du Bruit	p 5
II. 2 Le bruit comme nuisance sonore	p 6
II. 3 Les mesures du bruit	p 6
II. 4 La propagation du bruit	p 8
III) ETAT DES LIEUX	
III. 1 Les caractéristiques de Millau	p 9
III. 2 Le diagnostic territorial	p 9
III. 3 Les objectifs et les mesures réalisées depuis 15 ans par la collectivité	p10
IV) PROGRAMME D'ACTIONS	
IV. 1 Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité	p13
IV. 2 L'impact des mesures	p15
IV. 3 La consultation du public	p15
GLOSSAIRE	p16

RESUME 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 grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports terrestres doivent faire l'objet de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

L'objectif de cette directive est 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.

L'ambition de cette directive est également de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants, ainsi qu'à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Sont notamment visées par les textes, les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an (soit plus de 8 200 véhicules par jour).

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du département de l'Aveyron ont été approuvées et publiées par Arrêté préfectoral du 20 février 2023.

Pour la Communauté de Communes Millau Grands Causses, seule l'avenue de l'Europe est mentionnée. Cette avenue est **située au cœur d'une zone artisanale et commerciale**, il n'y figure aucune école ni bâtiment de santé ; sur les 800 ml de voie, il est dénombré seulement quatre pavillons d'habitation. **La population concernée, selon le résumé non technique du CEREMA de janvier 2023 est de 13 personnes.**

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans et citées dans le cadre du précédent PPBE de la Commune de Millau arrêté le 28 juin 2019.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'abaisser l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2024-2029 en liaison étroite avec celles de la Commune de Millau.

A cette fin, la Communauté de communes envisage d'apporter une attention particulière lors de la réfection des revêtements de tranchée et sur la bonne remise à la côte des divers tampons.

Le projet de PPBE est mis à la consultation du public du 16 octobre au 16 décembre 2024, par voie électronique.

Les citoyens ont la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la Communauté et présenter éventuellement leurs observations en utilisant l'adresse suivante :

contact@cc-millaugrandscausses.fr

I) CONTEXTE

I.1 La réglementation européenne :

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

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

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

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

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

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

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

I.3 La mise en œuvre de la directive :

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

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

- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

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

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

I.4 La définition du PPBE :

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

II) DEFINITION ET EFFETS DU BRUIT

II.1 La définition du Bruit :

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

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

II.2 Le bruit comme nuisance sonore :

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

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

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

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

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

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

II.3 Les mesures du bruit :

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

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



Guide Ademe "La lutte contre le Bruit"

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

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



L'oreille est moins sensible aux sons graves qu'aux sons médium ou aigus (compris entre 500 et 2 000 Hz), mais cette moindre sensibilité pour les graves s'atténue quand les niveaux sonores augmentent. Afin de prendre en compte cette sensibilité physiologique particulière, on applique aux sons mesurés (en dB) des filtres représentatifs de la perception humaine.

Pour les niveaux sonores courants, on a ainsi recours au **filtre A**, le niveau s'exprimant alors en décibel A, note **dB(A)** ; pour les bruits élevés, tels que les bruits impulsionnels (pétards, armes à feu, avertisseurs), on utilise le décibel C, note dB(C).

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

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

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

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

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

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

II. 4 La propagation du bruit :

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

Les éléments caractérisant le bruit routier sont :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III) ETAT DES LIEUX :

III.1 Les caractéristiques de Millau Grands Causses :

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

III .2 Le diagnostic territorial :

La réduction du bruit :

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

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

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

Les cartes de bruit dites de « 4ème échéance » (voies dont le trafic est supérieur à 8 200 véhicules par jour) ont été publiées par Arrêté préfectoral du 20 Février 2023.

Pour Millau Grands Causses et sur la commune de Millau, l'analyse des cartes de bruit montre que les sources de bruit d'origine routier sont identifiées avec :

- l'autoroute A75 dans sa traversée de la commune de Millau (et donc de la Communauté de Communes),
- la RD 809 du giratoire de Bellugues avec la RD 911 au giratoire du Larzac avec la RD 992,
- la RD 41 (avenue de Calès et boulevard Jean Gabriac) du giratoire des Martyrs de la Résistance au giratoire boulevard Jean Gabriac/avenue de Calès,
- une voie communale déclarée d'intérêt communautaire, sur la commune de Millau, au sein de la zone commerciale dite « de la plaine coste » : l'avenue de l'Europe dans sa globalité, de la RD41 jusqu'à la rue Calixtine Bac (soit 0.8 km).

En annexe figurent la carte de l'ensemble des ces axes sur le territoire de Millau ainsi qu'un zoom sur l'avenue de l'Europe.

Le présent PPBE ne concerne que l'axe intercommunal, les autres axes étant traités par le PPBE du Département de l'Aveyron et l'Etat.

Les zones calmes :

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

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

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

Il est à noter que sur **l'avenue de l'Europe, située au cœur d'une zone artisanale et commerciale**, il n'existe aucune école ni bâtiment de santé ; sur les 800 ml de voie, il est dénombré seulement quatre pavillons d'habitation. **Il est mentionné dans le résumé non technique du CEREMA de janvier 2023 une population de 13 personnes.**

Indice L_{den} en dB(A)

L_{den} Voie	Nombre de personnes exposées					Nombre de logements exposés				
	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	>75
A75	134	22	4	3	0	89	15	3	2	0
C_Millau	4	6	3	0	0	2	4	2	0	0

Indice L_{night} en dB(A)

L_{night} Voie	Nombre de personnes exposées					Nombre de logements exposés				
	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	>70
A75	46	4	5	1	0	31	3	3	1	0
C_Millau	5	3	0	0	0	4	2	0	0	0

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

Des efforts entrepris par la commune de Millau pour réduire les nuisances occasionnées par les sources de bruit affectant le territoire communal au sein de la Communauté de Communes de Millau Grands Causses ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE.

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement réalisées ou arrêtées au cours des dix dernières années.

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

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

Apaiser et organiser la circulation :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- la création de zones de stationnement pour les deux roues,

- la mise en œuvre d'un PAVE, qui permet de rendre l'espace public plus confortable, sécurisant et agréable pour les piétons. Le PAVE a été approuvé en 2012 et chaque année, des travaux sont réalisés afin d'offrir une accessibilité aux personnes à mobilité réduite mais également bénéfique à l'ensemble des piétons.

- avec la création des zones 30, les contre sens cyclables ont été mis en œuvre en 2012 dans l'ensemble des zones où la vitesse était limitée.

Réglementer les activités humaines et techniques :

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

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

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

Offrir un environnement de qualité :

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

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

Dans le cadre du PLU, le rapport de présentation permet aux administrés de prendre connaissance de la législation concernant le bruit et notamment sur le classement sonore des voies de circulation réalisé par le préfet en fonction du trafic (supérieur à 5000 véhicules par jour en moyenne). Le PLU rappelle que cette classification va générer des contraintes en matière d'isolement acoustique des bâtiments contre les bruits extérieurs.

Sensibiliser et prévenir le bruit :

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

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

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

Objectifs et bilans des actions menées ces 5 dernières années :

Apaiser et organiser la circulation, par la commune de Millau qui reste compétente en matière de police de la circulation

Création de zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes :

Il est proposé pour 2024 l'extension des zones 30.

Réglementation du stationnement (zones bleues et livraison) :

Modification des zones bleues et livraisons permanentes et temporaires en 2022/2023

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

Reprise du jalonnement routier

Réalisation d'aménagements pour fluidifier et réduire la circulation (rétrécissement de voie, rond-point...) par la communauté de communes :

Redéfinition de la voie de liaison RD809 entre les giratoires de Cureplat et des Stades

Développer l'offre en matière de modes alternatifs à la voiture par la communauté de communes

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

2^{ème} tranche d'aménagement RD 809 en 2023 en opération de partenariat avec le Département de l'Aveyron et la Commune de Millau, avec la création en continuité de la première tranche d'une piste cyclable permettant la desserte en toute sécurité pour les vélos de l'ensemble du parc des sports et du complexe sportif Alice Milliat, piscines et salle d'escalade, offrant ainsi une alternative sécurisée à la voiture.

Sensibiliser et prévenir le bruit

Action de la Police Municipale : Prévention et répression

IV) PROGRAMME D'ACTIONS :

IV.1 Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité :

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement prévues pour les cinq années à venir.

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

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

La communication et la prévention.

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

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

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

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

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

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

- la réduction des largeurs de voies de circulation,
- la mise en place de coussins berlinois ou de plateaux traversants. Globalement, les aménagements ponctuels ne sont pas réellement efficaces pour réduire les nuisances sonores car le bruit des véhicules est directement lié à des comportements agressifs, à savoir un régime moteur plus élevé du fait de l'utilisation d'un rapport de boîte de vitesse plus bas ou des alternances de décélérations et d'accélération. Aussi, dans tout projet d'aménagement visant une amélioration du paysage sonore, il faut veiller à diminuer la vitesse tout en fluidifiant le trafic.
- la plantation d'arbres et d'espaces verts, le traitement paysager favorise une conduite plus respectueuse.
- l'aménagement d'intersection par des giratoires ou des mini-giratoires qui génèrent une fluidité à l'inverse des carrefours à feux tricolores.
- Les revêtements de chaussée assurent la sécurité des usagers du fait de leur capacité d'adhérence et contribuent au confort des déplacements par tout mode (deux roues, quatre roues, poids lourds). Ils assurent également une étanchéité relative des structures sous-jacentes, permettant d'en préserver le vieillissement (non-entraînement des matériaux par ruissellement, limitation des phénomènes de mouvement liés au gel et dégel). Les renouvellements des couches de surface sont à envisager dès lors que les baisses d'adhérence et les déformations rendent la chaussée moins sûre et moins confortable. Lorsque que cela est possible, la communauté de communes peut décider de réaliser des enrobés dit phoniques qui permettent d'améliorer de 3 à 4 db le bruit généré au contact pneumatique – couche de roulement.

Le renforcement de la fluidité du trafic et la réduction des vitesses pratiquées semblent être les solutions les plus adéquates pour les axes majeurs de la ville de Millau ainsi que faciliter l'accès aux véhicules électriques en créant des stations de recharges accessibles à tous.

Pour ce qui concerne l'avenue de l'Europe, une attention particulière sera apportée lors de la réfection des revêtements de tranchée et sur la bonne remise à la côte des divers tampons.

La politique de déplacements

La Communauté de Communes est l'autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire. Elle met en œuvre une politique de déplacement favorisant les modes actifs et une utilisation rationnelle et efficace des véhicules.

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

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

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

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

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

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

La mise en place du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) en 2019 par la Communauté de Communes favorise ces modes de déplacements notamment avec un axe dédié à « Une mobilité réinventée ». Le SCOT est en cours de révision par le PNRGC (objectif d'approbation début 2026) ; conformément à l'ordonnance du 17 juin 2020 relative à la modernisation des SCOT, le choix a été fait par les collectivités de transférer la compétence auprès du PNRGC et d'opter pour un SCOT tenant lieu de PCAET (SCOT-AEC).

IV.2 L'impact des mesures :

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

- la pose régulière d'appareils de mesure afin de s'assurer du respect des limitations de vitesse,
- l'analyse régulière des pratiques de déplacements des millavois notamment avec données INSEE.

Il est estimé que les actions inscrites dans le présent PPBE pourraient conduire à une diminution de 12 personnes exposées au bruit, dans les quatre habitations sur l'avenue de l'Europe.

IV.3 La consultation du public :

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE est mis à la consultation du public du 16 octobre au 16 décembre 2024, par voie électronique.

Les citoyens ont la possibilité de consulter le projet de PPBE sur le site Internet de la Communauté et présenter éventuellement leurs observations en utilisant l'adresse suivante :

contact@cc-millaugrandscausses.fr

GLOSSAIRE

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

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

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

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

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

ANNEXES

Plan de situation ensemble voies concernées

Plan avenue de l'Europe